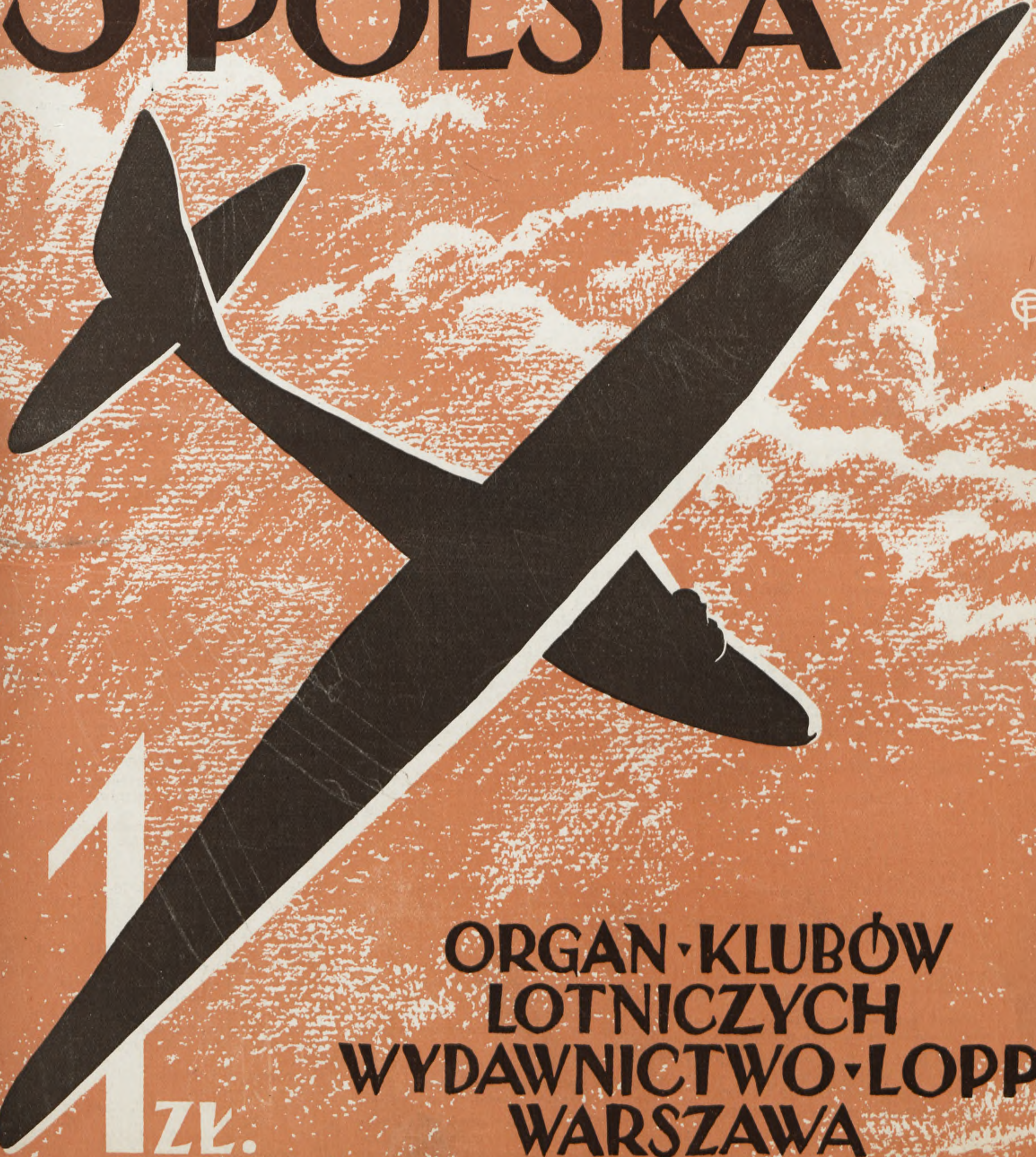
SKRZYDLATA POLSKA



1 ZŁ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH
WYDAWNICTWO LOPP
WARSZAWA

ROK II (VIII) WRZESIEŃ 1931 Nr. 9 (83)

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno-organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 36.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Tarnopol, Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Marcinkowskiego 18.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Bema 4.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-a w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dyon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 803-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi i w Krakowie — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy samolotów turystycznych.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Lwowski (dawniej Aer. Akad. we Lwowie) — Kalecza 20a.

Poznań. Aeroklub Poznański (dawniej Aer. Akad. w Poznaniu i Wielkopolski Klub Lotn.) — św. Marcina 27.

Wilno. Aeroklub Wileński (dawniej Aer. Akad. w Wilnie) — Mickiewicza 4 m. 4, tel. 7-63.

Katowice. Aeroklub Śląski (dawniej Śląski Klub Lotniczy) — skrz. poczt. 391.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 113.

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia“ — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont“ — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT“ — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Bul. S. C. Bratianu 75, tel. 235-97.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — „Luftreisebüro“, Kaertnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511.

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5½ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

WAŻNY DO 15. IX. 1931 R.

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel.

Połączenia lotnicze	Godzina odlotu i przylotu	Kierunek	Godzina przylotu i odlotu	Połączenia lotnicze
	15.50 o.	Warszawa	p. 10.10	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Poznań, Gdańsk, Brno, Wien
	18.00 p.	Poznań	o. 8.00	
	15.30 o.	Warszawa	p. 9.50	
	17.20 p.	Bydgoszcz	o. 8.00	
	15.40 o.	Warszawa	p. 10.20	
	18.00 p.	Gdańsk	o. 8 00	
	16.00 o.	Warszawa	p. 9.30	
	18.00 p.	Katowice	o. 7.30	
z miastami: Brno, Wien	10.40 o.	Warszawa	p. 15.00	z miastami: Bydgoszcz, Katowice, Poznań, Gdańsk
	12.30 p.	Kraków	o. 13.10	
	13.00* o.	Kraków	p. 12.30**	
	13.40 p.	Katowice	o. 11.50	
	8.00 o.	Warszawa	p. 15.00	
	10.30 p.	Lwów	o. 12.50	
Katowice-Wien, połączenie codzienne z wyjątkiem niedzieli	10.40 o.	Warszawa	p. 15.00	Wien — Katowice połączenie codzienne z wyjątkiem niedziel
	12.30 p.	Kraków	o, 13.10	
	13.00* / 13.00** o.	Kraków	p. 12.30* / 12.30**	
	13.40 p.	atowice	o. 11.50	
	14.10 o,	Katowice	p. 11.20	
	15.55 p.	Brno	o. 9.35	
	16·10 o.	Brno	p. 9.20	
	17.00 / 15.50 p.	Wien	o. 9.40 / 8,20	
	8.09 o.	Warszawa	p. 15.00	z miastami: Poznań, Gdańsk Bydgoszcz, Katowice
	10.30 p.	Lwów	o. 12,50	
	11.00* o.	Lwów	p. 12.20**	
	12 30 p.	Ce·nauti	o. 10.50	
	13.00 o.	Cernauti	p, 10.20	
	15.40 p.	Galati	o. 7.40	
	16.00 o.	Galati	p. 7,20	
	17.20 p.	Bucuresti	o, 6.00	
	6.15 o.	Bucuresti	p. 14.15	
	9.25* p.	Sofia	o. 13.05*	
	10.10* o.	Sofia	p. 12.20*	
	12.00* p.	Thessaloniki	o. 10.30*	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

[•] samoloty kursują tylko: w poniedziałki, środy i piątki

[••] samoloty kursują tylko: we wtorki, czwartki i soboty.

o. — odlot
p. — przylot

* przy godzinach oznacza czas wschodnio-europ.

JAK LOTNIK POWINIEN ŻYĆ NA ZIEMI

Wywiad u Szefa Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich, płk. dr. Husszczy

Zawód lotnika, wymagający w czasie pracy wielkiego napięcia nerwów i stałej kondycji fizycznej, stawia pilotów wobec konieczności specjalnego trybu życia i stałego zaprawiania się do trudnej i odpowiedzialnej służby w powietrzu. Zapytany przez nas kierownik Centrum Badań Lotniczo - Lekarskich, płk. Huszcza, w ten sposób określił warunki życia „ludzi powietrza", oraz wymogi sanitarne, które muszą mieć na uwadze:

— Ciężka służba lotnika, która wyczerpuje w wysokim stopniu zarówno układ nerwowy, jak i fizyczny pilota — zaczął płk. Huszcza — wymaga od lotnika takiego trybu życia, który umożliwi mu sprawną i wydatną pracę na szlakach podniebnych. Loty na znacznych wysokościach niewątpliwie działają mniej lub więcej w szkodliwy sposób na zdrowie pilota wojskowego; mam tutaj na myśli szkodliwe działanie niskich ciśnień, następstwa zmniejszonego dopływu tlenu, spadek temperatury, wzrastająca suchość powietrza, wreszcie szkodliwe oddziaływanie warunków lotu na system nerwowy w zależności od rodzaju i charakteru wykonywanych ewolucyj powietrznych. Jest rzeczą niewątpliwą, że akrobacja powietrzna, czy też loty nocne i ewolucje w walce powietrznej, wymagają od pilota bardzo wyczerpującego napięcia nerwów, a niekiedy wielkiego wysiłku mięśniowego, kóry na dużych wysokościach przy niskiem ciśnieniu atmosfery staje się trudny i męczący.

— Jak więc lotnik musi się przygotowywać do tej ciężkiej pracy? — pytamy.

— Każdy pilot, oprócz odpowiedniego trybu życia, znać musi dobrze sposoby przystosowania się i zabezpieczenia od szkodliwych wpływów lotu, stosować ściśle określone wskazówki higjeniczne, które obejmują zarówno ogólny tryb życia lotnika, jak i jego zachowaniem się przed lotem, w czasie lotu, oraz po locie.

„Ludzie powierza", aby mogli należycie wykonywać swą pracę, muszą przedewszystkiem utrzymywać się stale w należytej formie fizycznej. Dlatego też lotnik musi bezwzględnie uprawiać sporty, które traktować winien, jako niezbędne przygotowanie do swej służby w powietrzu, bez którego nie może być mowy o dodatnich wynikach lotów. Rozkład zajęć ułożony musi być w ten sposób, aby strona fizyczna uwzględniana była z korzyścią dla zawodu. Za najodpowiedniejsze dla lotników uważam sporty, które rozwijają aparat oddechowy, a więc przedewszystkiem bieg, pływanie, wiosło, oraz narty. Sporty te uczą równomiernego oddychania, co ma olbrzymie znaczenie w czasie lotu, gdyż ułatwia lotnikowi oszczędzanie energji.

— Czy lotnik musi się stosować również do pewnych przepisów w zakresie odżywiania? — pytamy.

— Niewątpliwie. Lotnik, podobnie jak sportowiec, musi mieć na uwadze przedewszystkiem pokarm najmniej obciążający i najlepiej przyswajalny, to jest najłatwiej się spalający. Z rozmaitych rodzajów substancyj najbardziej wskazane są węglowodany, jako spalające się niemal bez reszty, posiadające wysoką wartość kaloryczną, to znaczy dostarczające znaczne ilości ciepła, oraz dające duży efekt energietyczny, czyli mówiąc potocznie „posilne". Dlatego też najbardziej wskazane dla lotnika są „klasyczne" węglowodany, t. j. **cukier i alkohol;** wobec jednak wiadomych innych ujemnych stron alkoholu, pozostaje, jako najpotrzebniejszy dla lotnika, **cukier.** Niewątpliwie w czasie lotu niema pożywniejszego i odpowiedniejszego dla lotnika pokarmu, jak kawałek cukru, czekolady lub t. p. W stałem odżywianiu lotnika, nie podczas służby powietrznej, powinny być uwzględniane oczywiście obok cukru inne węglowodany, jak kasze, ryż i t. p., następnie zaś inne pokarmy t. zw. „lekkostrawne".

Należy stwierdzi — kończy płk. Huszcza — że organizm lotnika wymaga co pewien czas „remontu"; ciężka i żmudna praca doprowadza po pewnym czasie do spadku formy. Mając tę okoliczność na uwadze, corocznie wysyłamy część naszego personelu latającego na miesięczny pobyt w sanatorjum im. Marszałka Piłsudskiego w Jastrzębiu - Zdroju, gdzie każdego roku 50-ciu lotników poddaje się kuracji przyrodoleczniczej, aby doprowadzić do poprzedniej formy nadszarpnięte nerwy i siły fizyczne.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK II (VIII) WRZESIEŃ 1931 Nr. 9 (83)



NA WIDNOKRĘGU

Warsztaty na Okęciu. — III Lot Południowo-Zachodniej Polski. — Kongres Lotnictwa Sportowego w Krakowie.

Z radością i podziwem obserwujemy rozwój Warsztatu na Okęciu.

Kilku zdolnych konstruktorów lotniczych, kończąc Politechnikę Warszawską, postanawia kontynuować samodzielnie rozpoczęte za czasów studenckich prace konstrukcyjne. Młodzi inżynierowie rezygnują z bądź-co-bądź dobrych posad, jakie ich czekają w fabrykach, i pracują nadal pod dawną studencką firmą, przezwyciężając liczne trudności. Szlachetna ambicja znajduje poparcie L.O.P.P. Liga oddaje konstruktorom wybudowany jej sumptem warsztat i hangar na Okęciu, gdzie praca może rozwijać się szerzej i szybciej. W ub. roku, pierwszym na Okęciu, „S-ka RWD" daje dwa nowe prototypy — trójkę i czwórkę — i buduje serję swoich maszyn dla klubów i M. K. (na zawody międzynarodowe). Płatowce RWD odnoszą na wszystkich krajowych konkursach zeszłorocznych walne zwycięstwa, które młodą placówkę stawiają odrazu na czele w produkcji samolotów turystycznych.

W ub. mies. Warsztaty na Okęciu zaprezentowały nam dwa nowe prototypy samolotów turystycznych: RWD-5 i RWD-7. Wkrótce po ukończeniu budowy, podjęto na „siódemce" dwie próby pobicia rekordów międzynarodowych, dzięki czemu Polska znalazła się ponownie w szeregu krajów, osiągających maksymalne wyczyny sportowo-lotnicze.

Jakże musi być przykro każdemu, dbającemu o rozwój rodzimego lotnictwa, że ta ruchliwa i ambitna wytwórnia dusi się z braku funduszów na dalsze prace.

Nie dopuśćmy do zahamowania wspaniałego rozpędu. Na RWD pieniądze trzeba znaleźć!

Ciężka sytuacja finansowa oddziałała na wyniki tegorocznego Lotu Połudn.-Zachodniej Polski. Chociaż ilość samolotów w klubach w r. b. znacznie wzrosła, w zawodach brała udział ta sama skromna liczba 8 maszyn, co w roku zeszłym. Zaobserwowaliśmy przytem fakt, że niektóre kluby, mimo posiadania odpowiednich samolotów, nie stanęły do zawodów krakowskich, zgłaszając się jednak do IV K.K.S.T. Na finiszu znalazły się znowu tylko 2 kluby. Tym razem stołeczny rywalizował z debiutującym śląskim. Głównym powodem słabego udziału w tak przecież miłej i pouczającej konkurencji, jaką stwarza Lot Poł.-Zach. Polski, był brak nagród pieniężnych dla właścicieli samolotów. Kluby słabe finansowo, a zarazem mniej ambitne, wolały przyszykować swoje maszyny do konkursu krajowego, w którym samolot sklasyfikowany ma zapewnione, obok materjałów pędnych, — przynajmniej 500 zł.

Warunki i organizacja tegorocznego Lotu uległy dalszej dodatniej ewolucji. Pragnąc zachęcić do udziału w zawodach młodych pilotów turystycznych, dla których konkurs ten stanowi doskonały teren współzawodnictwa, A.A.K. wprowadził handicap, faworyzujący wybitnie pilotów, posiadających dyplomy od niedawna. Gdy pilot, wyszkolony przed rokiem, miał zaliczone całe 100% punktów, posiadający dyplom 2 lata — już tylko 90%, 3 lata — 80%, a więcej, niż 4 — zaledwie 60%. Uprzywilejowanie młodych spotkało się z krytyką. Czy słusznie? Nie. Starzy piloci, aczkolwiek pozbawieni szans do pierwszych miejsc, mieli możność zdobycia nagród za poszczególne wyczyny. Jeśli przyjrzymy się wynikom, zauważymy, ze pp. Bargiel i Sałel zdobyli większość nagród indywidualnych. Zgódźmy się więc na handicap. Obniżmy jego skalę, lecz nie kasujmy zupełnie. Choćby to było zło, zachowajmy je — w tego rodzaju zawodach jest to bowiem zło konieczne.

Pod adresem organizatorów Kongresu Lotnictwa Sportowego mamy kilka uwag krytycznych.

Myśl piękna nie została wyzyskana należycie. Kongres dał wiele dodatnich rezultatów, na przyszłość jednak w tych rozmiarach nie da się utrzymać. Tego rodzaju kongres trzeba stanowczo organizować w szerszym zakresie, przyczem rozszerzenie musi pójść w dwóch kierunkach równolegle. Z jednej strony należy zaprosić większą ilość lotników (pominięto np. zupełnie lotników wojskowych, przemysł, produkujący samoloty turystyczne i t. p.), z drugiej zatroszczyć się o ściągnięcie na Kongres większej liczby publiczności, interesującej się lotnictwem. Tak pomyślany Kongres spełniłby podwójne zadanie: zapoznałby społeczeństwo z naszą działalnością i związał sympatyków z nami, z drugiej zaś pozwolił na szerszą i — być może — głębszą wymianę myśli między lotnikami. Te dwa różne cele możnaby doskonale pogodzić, poświęcając pierwszemu obrady plenarne, odbywające się z reguły bez dyskusji, drugiemu zaś celowi — komisyjne. Krótki termin, przeznaczony na organizację Kongresu, nie pozwolił przygotować należycie referaty. Przydzielono je poprostu głównym działaczom. Jako przeznaczone dla publiczności (której n. b. na Kongresie nie było prawie zupełnie), nie wniosły one do obrad ciekawszych myśli. Wreszcie, trudne do pogodzenia okazało się połączenie Kongresu z zawodami. Uczestnicy III Lotu P.Z.P. musieli zrezygnować z udziału w pierwszej części Kongresu. Dzięki temu poważna grupa ludzi, mających wiele do powiedzenia o sporcie i turystyce lotniczej, była z obrad wyeliminowana.

Odbywanie obok zjazdów delegatów klubów kongresów jest myślą pierwszorzędną. Jednak, aby kongresy spełniały swoje zadanie, muszą one być zorganizowane na właściwych zasadach. Przedewszystkiem winny objąć jaknajwiększą ilość zainteresowanych — i to zarówno czynnie, jak i biernie, a przez odpowiednią organizację, muszą godzić te dwa czynniki i w ten sposób uzupełniać zjazdy, nie mogące, z natury rzeczy, wyczerpać zadań organizacyjnych i propagandowych lotnictwa sportowego.

I-szy KONGRES LOTNICTWA SPORTOWEGO W KRAKOWIE

Z okazji III-go Lotu Południowo-Zachodniej Polski, Aeroklub Akademicki w Krakowie zorganizował pod przewodnictwem Aeroklubu Rzeczypospolitej I-szy w Polsce Kongres Lotnictwa Sportowego, nad którym protektorat raczył przyjąć Pan Minister Komunikacji, inż. Alfons Kühn, dając tym jeszcze raz dowód swego wielkiego zainteresowania sprawami sportu lotniczego w Polsce.

Dzięki finansowemu poparciu Aeroklubu Rzeczypospolitej, jesteśmy w stanie zamieścić w niniejszym numerze wszystkie referaty i rezolucje Kongresu. Podany niżej materjał kongresowy wyjdzie poza tem w osobnej broszurze, nakładem A. R. P.

Redakcja.

POLSKIE LOTNICTWO SPORTOWE

DOTYCHCZASOWY ROZWÓJ, STAN OBECNY I PERSPEKTYWY

I. Referat mjr. dypl. obs. B. J. Kwiecińskiego sekretarza gen. Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej

Sport i turystyka lotnicza w Polsce są dość świeżej daty. Coprawda, zrozumienie potrzeby tej gałęzi lotnictwa istniało tak u pojedyńczych osób, jak i sfer urzędowych od samego początku odrodzenia państwowości polskiej, ale konieczność stworzenia najelementarniejszych podstaw dla lotnictwa wogóle, że tylko wspomnę dwie — organizacje terenowe i przemysł lotniczy — uniemożliwiała zrazu zajęcie się taką specjalną częścią lotnictwa, jaką jest sport.

Z tych więc powodów, dopiero po uporaniu się — że tak się wyrażę — ze sprawami pierwszej kolejności, przyszedł czas na celowe i usystematyzowane zajęcie się sprawami turystyki i sportu.

Rok 1927 można nazwać rokiem powstania sportu lotniczego w Polsce.

PIERWSZE POCZĄTKI.

Coprawda, już przed tą datą jesteśmy świadkami szeregu ładnych polskich wyczynów sportowych, nie są one jednak dokonywane na właściwym, t. j. sportowym sprzęcie, jak również nie łączą się one w logiczną całość. Ponieważ jednak wyczyny te są poniekąd pierwszym początkiem sportu lotniczego, uważam za wskazane wspomnieć o nich tutaj na wstępie. A więc w latach 1922 i 1923 organizowane są dwa konkursy p. n. „Lot okrężny dookoła Polski“, otwarte dla lotników wojskowych. Zwycięzcami tych konkursów są znani lotnicy: kapitan Ignacy Giedgowd i mjr. Stefan Pawlikowski.

W roku 1925 dzisiejszy szef Depart. Aeronautyki, płk. Ludomił Rayski, dokonuje na samolocie Bréguet XIX, wprowadzonym wówczas do armji, lot z Paryża, naokoło morza Śródziemnego do Warszawy w sześciu dziennych etapach, a w rok po tem kpt. Bolesław Orliński dokonuje na tym samym samolocie swój znany lot z Warszawy do Tokio i z powrotem. Obydwa te wyczyny w zupełności dorównują, a pod pewnemi względami nawet przewyższają, ówczesne wyczyny lotników zagranicznych i są najwymowniejszym dowodem, że Polska posiada lotników zdolnych do dokonania wielkich wyczynów, jedynie trzeba tym lotnikom dostarczyć sprzętu i niezbędnych środków.

Tak przedstawiają się początki sportu lotniczego w Polsce. Zaznaczyć jeszcze należy, że LOPP od początku swego istnienia okazywała należyte zrozumienie dla spraw sportu lotniczego i że ideję powstania lotnictwa sportowego w Polsce wybitnie popierała i popiera tak słowem, jak i czynem. Ponieważ pierwsze te wyczyny wykonywane były przez pilotów wojskowych, wspomnę, że lotnictwo wojskowe i w następnych latach bierze czynny udział w zawodach sportowych, że tylko przypomnę 4 loty Małej Ententy i Polski, zloty gwiaździste do Reims, do Vincennes i w. in. Jednak właściwy sport lotniczy, to znaczy sport, uprawiany na specjalnym sprzęcie i przez par excellence sportowców, ma swój początek — jak to już wspomniałem — w roku 1927.

ORGANIZACJE SPORTOWE.

W roku tym powstaje, jako wymowny znak potrzeby sportu lotniczego, pierwszy akademicki klub lotniczy p. n. „Aeroklub Akademicki w Warszawie“, a krótko po nim taki sam klub w Krakowie. Kluby te stawiają sobie jako główne zadanie umożliwienie swoim członkom praktyczne uprawianie sportu lotniczego.

Dnia 15 grudnia tegoż roku zostaje założony na Zamku Królewskim w Warszawie „Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej“, jako instytucja przeznaczona do spełnienia roli regulatora spraw sportu lotniczego na obszarze R. P. oraz reprezentanta Polski na międzynarodowem forum lotniczem. Fakt, że na uroczystość te oddane zostały do dyspozycji sale Zamku Królewskiego w Warszawie, najdobitniej świadczy o tem, jak wielkie znaczenie do należytego rozwoju sportu lotniczego w Polsce przywiązywały już wówczas decydujące czynniki z Panem Prezydentem R. P. na czele.

Następne lata — 1928, 29 i 30 — przynoszą nam w zakresie organizacji powstanie szeregu nowych klubów. Zkolei więc powstają aerokluby akademickie: we Lwowie, w Poznaniu, w Wilnie a ostatnio w Gdańsku, oraz nieakademickie w Lublinie, w Białej Podlaskiej, w Katowicach, w Łodzi i w Warszawie (drugi). Istniejący od roku 1921 Związek Lotników Polskich w Poznaniu przekształca się w tym czasie na Wielkopolski Klub Lotników.

Zaznaczyć należy, że kluby te powstały dość dorywczo, bez specjalnego planu, zwykle z inicjatywy jednostek bardziej energicznych, co w tych warunkach było rzeczą zupełnie zrozumiałą. Mnożyły się w tym czasie również oznaki, że w ślad za temi przykładami będą czynione wysiłki i w wielu innych ośrodkach Polski, celem zorganizowania nowych klubów lotniczych, nie zawsze posiadających podstawowe warunki do należytego rozwoju.

Z drugiej strony, kluby już istniejące, w zrozumiałym interesie własnym, nie mając zakreślonych ścisłych ram, zaczęły nieraz przelicytowywać się, by zdobyć środki dla siebie. Ten stan rzeczy, szkodliwy dla rozwoju sportu lotniczego, musiał ulec zmianie. To też w roku 1929 pan Minister Komunikacji powołał do życia przy A. R. P. Komisję, w skład której weszli przedstawiciele wszystkich zainteresowanych w rozwoju sportu lotniczego władz i instytucyj. Komisji tej, nazwanej „Komisja Lotnictwa Sportowego“, postawione zostało jako zadanie regulowanie i uzgodnianie wszelkich spraw, dotyczących sportu lotniczego.

Komisja, mając charakter ciała doradczego, zajmuje się głównie proponowaniem rozdziału wszelkich funduszów, przeznaczonych na sport lotniczy, rozdziałem sprzętu i t. p.

Dla zapewnienia K. L. S. należytego wpływu na sprawy sportu lotniczego, postanowiono, że z pomocy funduszów, na których rozdział ma wpływ K.L.S., mogą korzystać jedynie kluby, które podpiszą z A.R.P. umowę afiljacyjną.

Postanowienie to pragnęło zespolić możliwie silnie wszystkie kluby lotnicze, istniejące na obszarze R. P., oraz wyłączyć szkodliwą konkurencję, przez wyznaczenie każdemu klubowi ściśle określonego zasięgu działania.

Jako drugi organ, zajmujący się sprawami wszystkich klubów lotniczych, powstała Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P. Rada ta, która powstała na miejsce istniejącego Zrzeszenia Klubów Lotniczych, jest reprezentantką życzeń klubów wobec K.L.S. i A.R.P. Ma ona bezpośredni wpływ na decyzje K.L.S. przez fakt, że we wszelkich zasadniczych sprawach K.L.S. zwykła zasięgać opinji Rady.

Jak już zaznaczyłem, istniała zrazu tendencja do zbyt licznego i, powiedziałbym, chaotycznego powstawania klubów.

By temu przeciwdziałać, K.L.S. opracowała warunki, na jakich nowopowstające kluby mogą liczyć na pomoc finansową ze strony państwa i instytucyj społecznych.

Warunki te zostały tak ułożone, że przeciwdziałają powstawaniu klubów suchotniczych; przewidują one bowiem, że nowopowstające kluby muszą się wykazać dość znacznym własnym majątkiem, a pozatem, mogą liczyć na pomoc finansową dopiero po upływie pewnego czasu.

Jedna z dalszych trosk K.L.S. było unormowanie stosunków międzyy klubami. Szczególnie tam, gdzie na jednym gruncie istniały dwa lub więcej klubów. K.L.S. wychodziła bowiem — zdaniem moim — z zupełnie słusznego założenia, że przy szczupłych środkach, stojących do dyspozycji sportu lotniczego w Polsce, istnienie kilku klubów na tym samym terenie działania nietylko nie jest potrzebne, ale wręcz szkodliwe, albowiem kluby takie, mimo woli, robią sobie niepotrzebną konkurencję i powodują w ten sposób rozbicie wysiłków. Z drugiej strony, istnienie jednego, ale za to silnego klubu przyczyni się do zmniejszenia kosztów administracyjnych, ułatwia naprawę sprzętu i przez to jest znacznie ekonomiczniejsze.

Wysiłki, czynione przez organy centralne, dały pod tym względem jaknajlepsze rezultaty. W Warszawie nastąpiło w roku 1930 połączenie istniejących klubów w jeden „Aeroklub Warszawski", a w roku bieżącym nastąpiło w Poznaniu połączenie Wielkopolskiego Klubu Lotników i Aeroklubu Akademickiego w „Aeroklub Poznański".

Z radością podkreślić muszę dobrą wolę i zrozumienie, jakie wykazały władze wszystkich tych klubów przy łączeniu się.

Aby rozszerzyć ramy swej działalności, również Aerokluby Akademickie we Lwowie i w Wilnie zupełnie dobrowolnie przekształciły się obecnie na Aeroklub Lwowski i Aeroklub Wileński, a i w Krakowie niedługo pewno nastąpi — miejmy nadzieję — zamiana Aeroklubu Akademickiego na posiadający szerszy zakres działania Aeroklub Krakowski.

Ponieważ ilość Aeroklubów Akademickich znacznie zmalała, a w niedalekiej przyszłości nazwa ta zupełnie zniknąć może, korzystam z okazji, by stwierdzić, *iż Aerokluby Akademickie spełniły zaszczytnie pionierską pracę przy budowie podwalin pod polski sport lotniczy* i że przeto zapisały się chlubnie w historji naszego lotnictwa.

W chwili obecnej posiadamy na obszarze Polski 9 klubów lotniczych afiljowanych do Aeroklubu R. P. oraz 10-ty na terenie W. M. Gdańska. Cały obszar R. P. jest podzielony na strefy działań tych 9 klubów. Aczkolwiek nic nie stoi na przeszkodzie powstaniu nowych klubów, to jednak, licząc się z posiadanemi środkami, stwierdzić należy, że specjalnie w chwili obecnej nie jest wskazane tworzenie nowych klubów lotniczych.

BUDŻET.

Przechodząc zkolei do budżetu, jakim dysponuje sport lotniczy, a nie chcąc nużyć cyframi, zaznaczyć chcę jedynie, że sumy, jakiemi dysponujemy na cele sportu lotniczego, są bardzo szczupłe. Jest to, niestety, naturalna konsekwencja ogólnej sytuacji finansowej państwa i zdolności płatniczych społeczeństwa naszego. Na budżet lotnictwa sportowego składają się sumy umieszczone w budżetach Min. Kom. i LOPP., tudzież lokalne subsydja dla poszczególnych klubów, oraz wydajna materjałowa pomoc ze strony Dep. Aeronautyki.

Nie licząc tej ostatniej, budżet — że się tak wyrażę — centralny, t. zn. bez pomocy lokalnych, określić można okrągło na pół miljona złotych rocznie.

Jak już zaznaczyłem, suma ta jest niewątpliwie znacznie zamała. *Podkreślam, że brak środków materjalnych hamuje, niestety, bardzo dotkliwie rozwój naszego lotnictwa sportowego.* Dla porównania zaznaczę tylko, że, jeżeli budżet nasz, łącznie z wszelkiemi pomocami, określić można na 800 tys. zł., to równocześnie „zbankrutowany" nasz sąsiad zachodni, mający zaledwie podwójną ilość mieszkańców, wydaje 6 miljonów m. niem. na cele sportu lotniczego, czyli okrągło 15 razy więcej. Podkreślam, że suma przezemnie przytoczona dotyczy jedynie niemieckiego budżetu państwowego. Dochodzą do tej sumy inne, niemniej poważne pomoce dla sportu lotniczego, jak fundusze lokalne, pomoc ze strony sfer przemysłowych i w. inn., niewspółmiernie większe, niż analogiczne pomoce u nas. Cyfry te są więc aż nadto wymowne.

Zaznaczyłem już, że jedną z głównych przyczyn tego stanu rzeczy jest ogólny stan finansów państwa, nie znaczy to jednak, że jestem zdania, iż budżet ten nie dałby się powiększyć. Do sprawy tej powrócę jeszcze przy końcowych wnioskach.

DZIAŁALNOŚĆ KLUBÓW.

Kluby lotnicze, mimo szczupłe środki, rozwinęły nieprawdopodobnie intensywną działalność.

Ponieważ nie posiadaliśmy zupełnie „czystej krwi" pilotów sportowych, a jedynie dysponowaliśmy personelem bądź wojskowym, bądź personelem, złożonym z byłych wojskowych, kluby lotnicze przystąpiły w pierwszym rzędzie do szkolenia swoich członków w pilotażu.

Ramy tego odczytu nie pozwalają mi na szczegółowe omówienie tej działalności, zilustruję ją więc tylko kilkoma cyframi.

W roku 1928 Aerokluby Akademickie wykonały 5009 lotów w czasie 520 godzin, w tem 4700 lotów szkolnych.

W roku 1929 kluby lotnicze mogły się wykazać 25.270 lotami w czasie 2.279 godzin, w tem lotów szkolnych blisko 20 tys.

W roku 1930 ilość lotów osiągnęła cyfrę 24 tysięcy, a więc nieco mniej, niż w roku 1929, za to jednak znacznie wzrósł czas lotu, osiągnął bowiem cyfrę 4.500 godzin. Ilość przebytych w 1930 r. kilometrów sięga 200 tys. km.

W latach 1928 i 1929 szkolenie pilotów turystycznych odbywało się wyłącznie w klubach. Rok 1930 przyniósł pod tym względem zmianę. Mianowicie, celem nadania szkoleniu jednolitego kierunku i celem zapewnienia należytego kierownictwa fachowego przy wyszkoleniu, zorganizowane zostało z polecenia władz przez K.L.S. na lotnisku w Łodzi Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Centrum to, stojące pod kierownictwem znanego pilota wojskowego i sportowego, por. Franciszka Żwirki, spełniło w zupełności pokładane w niem nadzieje. 42 uczniów ukończyło całkowite wyszkolenie, co równa się 77%, oprócz tego 6-ciu dalszych zostało daleko posuniętych w pilotażu, a następnie doszkolonych w klubach. Ogółem w Centrum wylatano 1.500 godzin w 12 tys. lotów, i to bez żadnego poważniejszego wypadku.

W roku bieżącym uruchomiono 2 Centra, przyczem kierownictwo ich objął Dep. Aeronautyki M.S.Wojsk. Centra te znajdują się: jedno w Łodzi, drugie w Krakowie (przeniesione z Nowego Targu). Do końca roku 1930 została więc bądź w klubach, bądź w Centrum w Łodzi, wyszkolona pokaźna ilość pilotów sportowych, a nazwiska takie, jak pp. Sołtykowski i Sido z Krakowa, chlubnie zapisani w czasie 3 K.K.A., oraz zwycięzca w zawodach Lubelsko-Podlaskich, p. Chorzewski ze Lwowa, najwymowniej świadczą, że wyszkolenie sportowych pilotów prowadzone było racjonalnie.

RAIDY I ZAWODY LOTNICZE.

Na początku mego odczytu wspomniałem o pierwszych wyczynach sportowych. Tutaj chcę pokrótce wyliczyć ważniejsze raidy i zawody, dokonane już na krajowym sprzęcie.

Po pierwsze, przeprowadzono cały szereg udanych imprez krajowych, że tylko wspomnę trzy konkursy samolotów turystycznych, urządzone przez L.O.P.P. w latach 1928, 29 i 30. Obecnie, w końcu września, odbędzie się 4-ty zkolei konkurs. Dalej zanotować należy urządzane przez Aeroklub Akademicki w Krakowie 1-szy i 2-gi Lot Południowo-Zachodniej Polski, oraz obecnie 3-ci, dalej urządzane przez tenże klub w roku ubiegłym 1-szy i w roku bieżącym 2-gi Zlot Podhalański do Nowego Targu, którego tak pomyślny przebieg jeszcze świeżo nam stoi w pamięci, w końcu pierwsze zimowe zawody lotnicze p. n. Zawody Lubelsko-Podlaskie i szereg innych konkursów, jak Zawody Młodych Pilotów.

Z imprez zagranicznych z udziałem polskich sportowców lotniczych, wymienić należy Międzynarodowy Konkurs Samolotów Turystycznych w ub. roku, do którego stawaliśmy po raz pierwszy, a w którym aczkolwiek nie zajęliśmy pierwszych miejsc, to jednak zdołaliśmy się utrzymać na równym poziomie z Francją. W konkursie tym odznaczył się znany pilot P.L.L.Lot, p. St. Płonczyński. Dalej jeszcze wspomnę o locie kilku polskich samolotów zimą r. b. do Estonji, następnie wiosną t. r. na meeting do Pilzna i latem na konkurs do Zagrzebia, gdzie kpt. pil. Jerzy Bajan z Krakowa przyczynił się swoją rutyną, połączoną z ogromną brawurą, do zwycięstwa barw polskich, w końcu por. Skrzypiński z Poznania zajął czołowe miejsce w tegorocznym Zlocie Gwiaździstym do Bukaresztu.

Oprócz tych zbiorowych wystąpień, wspomnieć należy jeszcze o szeregu wyczynów indywidualnych, a więc w roku 1929 por. Żwirko i inż. Wigura dokonują na samolocie

RWD-2 pięknego lotu na przestrzeni ponad 5.000 km. Na tym samym samolocie uzyskujemy po raz pierwszy rekord międzynarodowy, przez co Polska zapisana zostaje na listę państw, mogących się wykazać wyczynami maksymalnemi. Rekord polski na wysokość, wykonany przez por. pil. Żwirkę, niebawem nam odebrany, obecnie, dzięki wyczynowi powtórnemu por. Żwirki, który przed kilkoma dniami osiągnął wraz z p. inż. Praussem wysokość 5.995 m., wróci zapewne znowu do Polski. Wyczyn ten, należycie przeprowadzony i skontrolowany, został zgłoszony jako rekord do Międzynarodowego Związku Lotniczego w Paryżu.

Mogę się podzielić radosną nowiną, że na tym samolocie jeden z jego konstruktorów, mianowicie p. inż. Drzewiecki wraz z p. inż. Jerzym Wędrychowskim, zaatakowali z pomyślnym wynikiem posiadany przez Francję rekord międzynarodowy szybkości dla tej kategorji samolotów na przestrzeni 100 km. Osiągnęli oni szybkość 181 km./godz. wobec dotychczasowego rekordu 168 km./godz.

Nie mogę tu nie wspomnieć o jednym jeszcze wyczynie. Wracając z Bukaresztu, por. Skrzypiński dokonał pięknego przelotu na samolocie RWD-2, bijąc z ogromną przewagą dotychczasowy rekord międzynarodowy lotu na odległość dla tej kategorji samolotów. Niestety, niedopatrzenie ze strony komisarza rumuńskiego i niewłaściwe odprawienie naszego samolotu spowodowało, że wyczyn ten nie mógł być zgłoszony jako rekord.

W najbliższym czasie podjęte będą próby powtórzenia tego wyczynu, by mógł on być ofcjalnie zapisany jako rekord międzynarodowy na rzęcz Polski.

Muszę tu jeszcze słów parę poświęcić dwóm raidom, dokonanym przez prywatnych właścicieli samolotów turystycznych.

W roku 1929 p. Bernard Skórzewski dokonuje ładnego raidu z Anglji do Afryki Północnej i z powrotem przez Włochy do Polski, a w roku bieżącym jesteśmy świadkami brawurowego lotu, podjętego przez zupełnie młodego pilota polskiego, por. Czarkowskiego-Golejewskiego z Anglji na Daleki Wschód.

Niestety, raid por. Golejewskiego kończy się tragicznie w Indjach, gdzie pilot, zmuszony huraganowym deszczem do przymusowego lądowania, ulega katastrofie, w konsekwencji której traci oko. Raid ten, aczkolwiek zakończony przedwcześnie niepowodzeniem, ze względu na brawurowe przeprowadzenie go, przynosi chlubę p. Golejewskiemu i polskiemu sportowi lotniczemu.

Raidy p. Skórzewskiego i Golejewskiego przeprowadzone były na sprzęcie angielskim.

W końcu wspomnieć muszę o pięknym wyczynie kpt. St. Skarzyńskiego i por. inż. A. Markiewicza, którzy na początku b. r. dokonali lotu naokoło Afryki na przestrzeni 22.000 klm. Raid ten, w czasie którego, o ile mnie wiadomo, po raz pierwszy samolot z polskiemi znakami przekroczył równik — dokonany został na materjale całkowicie polskim.

Oprócz tych wyczynów, pokrótce wspomnianych, piloci klubów dokonywali całego szeregu przelotów nad terytorjum R. P., jak również poza granice. Ramy mego odczytu nie pozwalają na szersze omówienie jeszcze całego szeregu ciekawych lotów.

Nie mogę nie podkreślić tutaj, że wszelkie organizowanie u nas bądź to raidów indywidualnych, bądź też zawodów, natrafia na ogromne trudności natury finansowej. Toteż jeżeli chodzi o porównanie tego rodzaju organizacji pod względem kosztów u nas i zagranicą, to niewątpliwie trzymamy pod tym względem rekord taniości. Wszelkie tego rodzaju raidy są u nas z reguły finansowane bądź przez państwo, bądź przez instytucje tego rodzaju, jak LOPP.

Brak nam natomiast dwóch czynników, finansujących przedsięwzięcia lotnicze zagranicą, gdzie udział państwa w wydatkach na tego rodzaju cele jest raczej znikomy. Mam na myśli pojedyńcze osoby i wielkie dzienniki zagraniczne. Tam bowiem obserwujemy prawie jako zjawisko codzienne fakt finansowania wielkich przedsięwzięć lotniczych przez pojedyńczych ludzi bogatych a ambitnych, opłacających wielkie raidy, bądź też wyznaczających wysokie nagrody, celem zachęcenia sportowców do pokuszenia się o zdobycie jakiegoś rekordu. W ten sam sposób postępują również wielkie dzienniki zagraniczne, szczególnie w Ameryce, jak również i w większych państwach europejskich, jak Francja, Włochy i Niemcy.

Tak sfinansowane zostały m. in. loty Lindbergha, Chamberlina, ostatnio lot naokoło świata, lot węgierski przez Atlantyk i wiele innych.

POLSKA MYŚL KONSTRUKCYJNA.

Wracając jednak do naszych spraw, stwierdzić należy, że wszelkie loty stały się możliwe jedynie dzięki dobrym konstrukcjom polskich samolotów turystycznych. I w tej dziedzinie nie sposób wymienić wszystkich. Chcę jednak pokrótce wspomnieć o szeregu ciekawszych konstrukcyj. A więc Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, która swojemi konstrukcjami, nazwanemi *RWD* od pierwszych liter nazwisk konstruktorów, p.p. Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, zdołała się wybić na pierwszy plan. Z różnych typów specjalnie znane są RWD-2 z silnikiem Salmson 40 KM, która świetnie zdała egzamin na zeszłorocznym Międzynarodowym Konkursie Samolotów Turystycznych i na 3-im K.K.A., oraz tegorocznym konkursie bukareszteńskim.

Na samolocie tym, jak już wspomniałem, dokonane zostały dwa wyczyny rekordowe: lot na wysokość przez por. Żwirkę i lot por. Skrzypińskiego na odległość.

Dalej wspomnę RWD-7, świeżo wypuszczoną, biorącą udział w 3-im Locie Połud.-Zach Polski, na której ostatnio ustanowiony został rekord na wysokość i rekord na szybkość, a która różni się od RWD-2 w zasadzie jedynie silnikiem, ma bowiem 80-konnego Geneta. Dalej RWD-4, znana z zeszłorocznego Konkursu Międzynarodowego, triumfatorka 3-go K. K. A. i tegorocznego konkursu w Zagrzebiu, oraz RWD-5, która bierze udział w 3-im Locie Południ.-Zach. Polski.

Dalej wspomnieć muszę o Państwowych Zakładach Lotniczych, które wypuściły znany samolot turystyczny PZL-5, reprezentowany również na obecnym konkursie i znany z zeszłorocznego Międzynarodowego Konkursu i z tegorocznego Zlotu Podhalańskiego, w którym zdobył pierwszą i drugą nagrodę.

Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej również wypuściła szereg ciekawych konstrukcyj, że tylko wspomnę PWS-50, 51 i 52.

Na gruncie krakowskim bracia Działowscy zbudowali szereg udanych konstrukcyj, znanych głównie z 1-go i 2-go Krajowych Konkursów Samolotów Turystycznych.

W końcu p. Sido skonstruował ciekawy i udały samolot.

Tak więc dorobek nasz w dziale konstrukcji przedstawia się bardzo dodatnio. Jako ciekawy przyczynek do historji rozwoju sportu lotniczego w Polsce zaznaczę tu tylko, że konstrukcjami samolotów sportowych zaczęto zajmować się nim jeszcze sport lotniczy w Polsce wogóle istniał. Pionierską robotę dokonali tu pp. Drzewiecki, Dąbrowski i bracia Działowscy.

SZYBOWNICTWO.

Jeszcze jednak na tem nie koniec. Również w zakresie szybownictwa poczyniliśmy szereg postępów. Przoduje tutaj Lwowski Związek Awiatyczny od szeregu lat zajmujący się konstrukcją szybowców. Osiągnięte rezultaty pozwalają na stawianie jaknajpomyślniejszych horoskopów na przyszłość. Jeżeli chodzi o praktyczne uprawianie szybownictwa, to tutaj Aeroklub Lwowski wysuwa się na pierwszy plan. Szereg wypraw szybowcowych dały nam możność przekonania się, że i w tej dziedzinie nie mamy powodu się wstydzić. Nie mogę, mówiąc o szybownictwie, nie wspomnieć o świetnych rezultatach, które osiągnął w tej dziedzinie p. inż. Grzeszczyk, który m. in. ustanowił nieoficjalny rekord polski w roku 1929, utrzymując się w powietrzu 2 godziny i 10 minut.

KOBIETY W SPORCIE LOTNICZYM.

Rozwój sportu lotniczego w Polsce siłą rzeczy wzbudził zainteresowanie dla tej gałęzi sportu również wśród pań. Trudności, wynikające z braku prywatnej szkoły lotniczej, spowodowały, że ilość szkolących się w lataniu kobiet w Polsce nie jest wysoka. W każdym razie posiadamy już szereg pilotek, które niebawem niewątpliwie staną się, aczkolwiek miłą, to niemniej groźną konkurencją dla naszych pilotów sportowych.

PRZEPISY LOTNICZE.

Muszę poruszyć jeszcze jedną dziedzinę. W roku 1928 uchwalona została ustawa o prawie lotniczem. Po jej uchwaleniu ukazał się cały szereg rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy. Wszelkie te przepisy mają na celu unormowanie pod względem prawnym wszystkich spraw dotyczą-

cych lotnictwa, nietylko ze względów wewnętrzno-państwowych, lecz również międzynarodowych.

W wielu swoich postanowieniach, dotyczą one naturalnie i spraw lotnictwa turystycznego, że tylko wspomnę przepisy lotniskowe, przepisy o personelu i sprzęcie i t. d.

Polska przystąpiła do konwencji paryskiej z roku 1919, regulującej pod względem lotniczym międzynarodowe współżycie narodów. Do konwencji tej przystąpiła większość państw europejskich. Rozumie się, że konwencja ta wywarła decydujący wpływ na ustawodawstwo wewnętrzne, bowiem szereg zobowiązań, wynikających z podpisania przez Polskę konwencji, musiało znaleźć swój oddźwięk w ustawodawstwie wewnętrznem. Wprowadzenie tych przepisów wywołało pewien odruch niezadowolenia w świecie sportowców-lotników, przyzwyczajonych do dowolnego, według swego uznania, załatwiania, a ściśle mówiąc niezałatwiania formalności. Wprowadzenie więc szeregu przepisów skrepowało znaną indywidualność polską. Z naciskiem jednak stwierdzić należy, że polskie ustawodawstwo lotnicze, jeżeli posiada nawet pewne usterki, to jednak, w przeważającej wiekszości swych postanowień nawskroś nowoczesnych, jest słuszne i celowe, pamiętać bowiem należy, że wszelkie państwowe przepisy muszą mieć na celu pilnowanie i zabezpieczenie interesów ogółu, wobec których musza nieraz ustapić życzenia jednostki.

Oprócz ustawodawstwa państwowego, ostatnie lata przyniosły nam szereg przepisów obowiazujacych w świecie sportowo-lotniczym. W pierwszym rzędzie zaczał obowiązywać na obszarze R. P. regulamin sportowy Miedzynarodowego Zwiazku Lotniczego (F.A.I.) w Paryżu. W ten sposób sport lotniczy uzyskał swój wewnetrzny kodeks, który zabezpiecza sport lotniczy przed zejściem na manowce. Na ukończeniu znajdują sie prace nad wewnetrznym polskim regulaminem sportu lotniczego, jak również, jako dalsze ułatwienie dla turystyki lotniczej, niebawem zaczną w Polsce obowiazywać tryptyki lotnicze *(carnet de passage en douane)*, które znacznie zmniejszą formalności, związane z uzyskaniem zezwolenia na przelot zagranicę.

PRASA.

Przy budzeniu zainteresowania w szerokich masach społeczeństwa polskiego, wielką usługę oddała nasza prasa fachowa.

Walcząc często z ogromnemi trudnościami natury finansowej, prasa ta systematycznie kuła polską myśl lotniczą, tłumacząc konieczność istnienia polskiego sportu lotniczego.

Osiagniete sukcesy w tej dziedzinie sa ogromne. Nie mogąc wymieniać wszystkich, wspomnę tu tylko najważniejsze.

A więc Lot Polski, organ L.O.P.P. i A.R.P., dalej organ klubów Skrzydlata Polska, wywodzaca swoje pochodzenie z Młodego Lotnika, w końcu Lotnik, wychodzący w Poznaniu, który obecnie zmienił nazwę na Sport Motorowy i w inn.

Nietylko prasa fachowa, ale i codzienna naogół okazywała i okazuje należyte zrozumienie dla spraw lotniczych, stwierdzić jednak musze, że prawdopodobnie z braku informacji ścisłych wiadomości, ukazujace sie o lotnictwie w prasie codziennej bardzo często są mylne, lub zgoła fantastyczne.

OSIĄGNIĘTE REZULTATY.

Tak pokrótce przedstawia się nasz dotychczasowy dorobek w zakresie sportu lotniczego. Czy dorobek ten jest dodatni i w jakim kierunku powinien iść dalszy rozwój naszego sportu lotniczego?

Będę się starał na to odpowiedzieć. Stwierdzić muszę, że:

1) *Sport lotniczy cieszy się w Polsce należytą opieką czynników decydujących, z Panem Prezydentem R. P. i Rządem Rzeczypospolitej na czele.*

2) *Kierunek rozwoju naszego sportu lotniczego jest, zdaniem moim, słuszny; tak co do szkolenia kadr lotniczych, jak i co do konstrukcyj krajowych.*

3) *Że dorobek nasz w zakresie sportu lotniczego, zważywszy warunki, w jakich powstał, jest duży; posiadamy bowiem w chwili obecnej dość dużą ilość pilotów sportowych i odpowiedni sprzęt.*

4) *Że rozwój naszego sportu lotniczego zahamowany jest, niestety, silnie przez brak dostatecznych środków finansowych.*

DYSCYPLINA LOTNICZA.

W jednej dziedzinie, niestety, wykazujemy dotychczas dość duże braki. Mam na myśli *dyscyplinę sportową.*

W każdej dziedzinie sportu, jak wiemy, istnieją surowe przepisy. Nikt nie wpadnie na pomysł domagania się dopuszczania w jakimkolwiek sporcie zawodnika, który nie odpowiada ściśle przepisom (np. w boksie co do wagi, w automobiliźmie co do litrażu silnika), dlaczego miałoby być inaczej w sporcie lotniczym? *Nie, i po trzykroć nie. W sporcie lotniczym panować musi żelazna dyscyplina.* Tam bowiem, gdzie w lotnictwie zaczynają się rozluźniać więzy dyscypliny, tam zaczyna się bałagan, a gdzie zaczyna się bałagan tam, niestety, zabijają się ludzie. Nikt przecież nie wpadnie na pomysł jechać automobilem nierejestrowanym lub jechać po lewej stronie ulicy, dlaczego miałby mieć prawo lekceważyć sobie słuszne przepisy lotnicze?

Przytoczę tu dwa przykłady z różnych dziedzin. W jednych z ostatnich zawodów brał udział pilot, który — jak się później okazało — mimo wyraźnych postanowień regulaminu, opartych na wiażących nas przepisach międzynarodowych, nie posiadał lotniczej licencji sportowej. Takie jaskrawe przekraczanie przepisów świadczy, niestety, o zupełnym braku zrozumienia u pewnych jednostek konieczności istnienia w sporcie lotniczym dyscypliny sportowej. Przykład drugi. Na jednym z lotnisk pilot wystartował na samolocie sportowym, nieposiadajacym świadectwa sprawności technicznej, czyli niezarejestrowanym. Krótko po starcie nastapiła katastrofa, w której pilot postradał życie. Wypadek ten, na szczeście, nie miał miejsca w żadnym z klubów lotniczych. Przytaczam go jednak jako groźne memento, że przepisy lotnicze nie sa wymysłem biurokratycznym, majacym na celu utrudnianie latania, lecz wydane sa w słusznej trosce o ochrone życia ludzkiego i sprzętu. Kto bowiem choć trochę posiada wyczucia dla tych rzeczy, zrozumie przecież, *że jedna katastrofa lotnicza więcej szkodzi sprawie popularyzacji lotnictwa, niż sto udanych imprez może pomóc.*

WNIOSKI.

Jeżeli chodzi o wytyczne na przyszłość, to nasuwają mi się one w sposób nastepujacy:

1) *dażyć musimy wszelkiemi siłami do kontynuowania tak pomyślnie rozpocztych prac nad stworzeniem podwalin pod polski sport lotniczy,*

2) *przyłożyć musimy wszelkich starań, by podnieść dyscyplinę w naszym sporcie lotniczym,* w końcu

3) *musimy znaleźć nowe źródła finansowe dla sportu lotniczego.*

Sport ten bowiem nie może opierać się całkowicie lub w głównej swej cześci na finansowej pomocy Państwa; przeciwnie, gros środków powinno dostarczyć społeczeństwo, przyczem stwierdzić należy z całym naciskiem, że środki dzisiejsze sa zupełnie niewystarczajace, a jedynie uniezależnienie się w granicach jaknajszerszych od pomocy rzadowej zapewni sportowi lotniczemu pełną swobodę działania.

Ten ostatni postulat da sie zrealizować tem predzej, czem predzej zdołamy przekonać społeczeństwo nasze, że sport lotniczy nie jest karkołomna zabawka kilku lekkomyślnych młodzieńców, lecz że jest on najwyższa emanacją ducha Narodu, zdecydowanego podjąć współzawodnictwo z innemi narodami w walce o zupełne opanowanie powietrza.

Przodkowie nasi niedoceniali ongiś znaczenia opanowania morza, niewolno nam obecnie popełnić podobnego błędu przez niedocenianie znaczenia opanowania powietrza.

W walce o opanowanie przestworzy zrobiono u nas już dużo, lecz wiele pozostaje jeszcze do zrobienia.

ZAKOŃCZENIE.

Wreszcie jedna prośba pod adresem prasy. Jak już wspomniałem, często czyta sie nieprawdopodobne wiadomości, dotyczące lotnictwa. Z każdego przymusowego lądowania robi się „katastrofe lotniczą", z której lotnik wyszedł cało jedynie „cudem". Niech państwo mi wierzą, że tak łatwo cuda sie nie dzieja. Przymusowe lądowanie, i to szczególnie u nas, na płaszczyźnie polskiej, to poprostu to samo, co „pekniecie opony u samochodu" — nic wiecej. A wiadomości takie, mimo woli, wyrzadzaja ogromna szkode naszemu lotnictwu, odstraszaja bowiem wielu od latania, wyrabiajac lotnictwu opinie jakiegoś piekielnego, niebezpiecznego środka komunikacji.

Kończac, zwracam się do wszystkich tu obecnych z goracym apelem, by sprawę propagandy polskiego sportu lotniczego wzięli sobie gorąco do serca, by stali sie apostołami Polski skrzydlatej, bo idzie tu o wielka grę, która — jak mówi przysłowie — „warta jest świeczki".

II. Referat kpt. pil. dr. T. Halewskiego prezesa Aeroklubu Warszawskiego

Nowoczesna idea uskrzydlenia narodów, tak chlubnie zapoczątkowana na zachodzie, — u nas też znalazła swój potężny odgłos. Mija czwarty rok rzeczywistego istnienia naszego sportu lotniczego. Jeśli mi mówić o tem przychodzi, to pragnę przemawiać tak, jak przemawiają do mnie zmagania tych, którzy kładli podwaliny pod te zagadnienia.

Współzawodnictwo naszych lotników wojskowych na śmierć i życie w czasie wojny, w okresie pokojowym, już w 1922 i 1923 roku zostało odziane w szaty współzawodnictwa sportowego, w t. zw. „Lotach okrężnych Polski", organizowanych przez Aeroklub Polski. Organizatorzy lotów tych mieli na myśli stworzenie idei sportowo-lotniczej.

Ta idea była stale kultywowana i rozwijana w szeregach naszego lotnictwa wojskowego. Powstały w roku 1919 Aeroklub Polski cieszył się jednak króciutkiem życiem. Dopiero z końcem 1927 r. powołany do życia ponownie dziś rozwija się pomyślnie. Rzecz zrozumiała: wycieńczenie wojną, brak zasobów i szereg różnych innych powodów nie pozwalały na uprawianie tak drogiego sportu, a raczej na tworzenie go. Trzeba było powoli kroczyć i najpierw zjednać dla idei lotniczej społeczeństwo. Powstał więc potężny organizator i propagator życia lotniczego w Polsce — Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Podnoszone stale tam zagadnienia lotnictwa poczęły ogarniać całe społeczeństwo, gdzie zaczęły kiełkować myśli lotnicze. Trzeba podnieść, że istniejące już dawniej zrzeszenia, a więc Sekcja Lotnicza stud. Politechniki Warszawskiej, Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej, Związek Lotników Polskich w Poznaniu oraz Związek Lotniczy Młodzieży rozwijały się silniej dopiero po powstaniu L. O. P. P. i wtedy ich praca mogła realniejsze wydać plony. Pieniądz i zainteresowanie społeczeństwa wpływają na podniesienie wartości tych prac. Również poważnym bodźcem są wyczyny sportowo-lotnicze zagranicą; szczególnie olbrzymie sukcesy szybownictwa w Niemczech w 1923 i 1924 r. Stworzyły one pierwsze znaczniejsze odruchy w kierunku potrzeby rozwoju sportu. Oto w 1923 r. mamy pierwszy w Polsce konkurs szybowców w Białce koło Nowego Targu. Następuje po tem szereg badań terenów i doświadczeń dla celów szybownictwa (wybitnie w tej dziedzinie pracuje inż. Karpiński Adam). Szereg konstruktorów stawia pierwsze swoje kroki przy budowie szybowców tak, że w drugim konkursie, 1924 r. nad morzem, widzimy już postępy konstrukcyjne, chociaż bez poważnych wyczynów sportowych.

Na konkursach szybowcowych spotykamy późniejszych konstruktorów samolotów turystycznych, jak studentów Politechniki Warszawskiej, grupę oficerów 3 pułku lotn., z której wychodzi zdolny konstruktor por. Grzmilas, wreszcie Działowskiego Stanisława.

W tymże okresie w wychodzącem przy Komitecie Stołecznym L. O. P. P. piśmie lotniczem „Młody Lotnik" młodzież znajduje swego opiekuna i promotora. Pismo to, redagowane przez ludzi młodych, zapalonych propagatorów młodej lotniczej Polski, odegrało wybitną rolę w skoordynowaniu prac młodzieży w dziedzinie lotnictwa. Młody Lotnik stał się polem do wymiany myśli modelarzy, a nawet konstruktorów szybowców i samolotów turystycznych. Powoli konsolidowały się myśli ku wspólnemu celowi.

Przypominam sobie, jak jeden z grona stud. Polit. Warsz., obecnie konstruktor P. Z. L., p. Dąbrowski, z początkiem 1925 r. prezentuje nam na lotnisku warszawskiem swój samolocik sportowy. To samo pokazuje nam i por. Sołtycki, którego wysiłki musiały się zakończyć z braku funduszów.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć o konkursie, t. zw. „Locie Pomorskim" w 1925 r., organizowanym przez Pomorską L.O. P. P. Jest to jeden z dowodów istnienia u nas idei współzawodnictwa sportowego w lotnictwie.

Ta skromna, lecz zarazem szczytna i ciężka praca trwała aż do chwili, gdy stanęło na murawie naszych lotnisk kilka samolotów sportowych, jako wynik prac młodzieży. Z piwnic Warszawskiej Politechniki i bydgoskiej podmiejskiej kamienicy wypełzły niezgrabne, ale już pierwsze udatne samolociki. To Drzewiecki i Działowski pokazali nam swe prototypy.

Po ciężkim okresie prób i wytężonej pracy w latach 1926 i 1927, mogliśmy stanąć jesienią 1927 na mokotowskiem lotnisku i stwierdzić na I-szym konkursie samolotów turystycznych, zorganizowanym przez L.O.P.P., żeśmy już coś zrobili. Pamiętamy wyniki konkursu (odsyłam czytelnika do numerów Lotu Polskiego i Mł. Lotnika, omawiających ten konkurs). Konkurs, można śmiało powiedzieć, stał się bodźcem do wysiłków w pracach konstrukcyjnych dla konstruktorów, a równocześnie dla przyjaciół lotnictwa był podnietą do pośpieszenia na lotniska, by móc przyjrzeć się latającemu samolotowi.

Zmagania i wysiłki w kierunku rozwoju lotnictwa stały się u nas dowodem żywiołowej siły i zapału naszej młodzieży, a przedewszystkiem młodzieży akademickiej. Nikt inny, jak akademicy, podjęli u nas propagowanie idei „lotnictwo dla wszystkich" i uskrzydlenia Polski. Idea młodej, skrzydlatej Polski była nasamprzód hasłem kilku akademików zgrupowanych przy Młodym Lotniku, zanim stała się programem Aeroklubów Akademickich. Jesienią 1927 r. „Młody Lotnik" rzuca hasło „Akademicy, na lotnisko!" i przystępuje do organizowania pierwszego w Polsce klubu lotniczego. Polska młodzież akademicka, świadoma swego spełnionego zadania w 1920 r., gdy stanęła gremjalnie do szeregów, by bronić granic zagrożonej Rzeczypospolitej, nie zapomniała o tem, co jej przypadło w udziale w twórczej pracy lotniczej.

Dzień powstania Aeroklubu Akademickiego w Warszawie — 19. X. 1927 r. — stał się faktycznie datą otwierającą dzieje naszego lotnictwa sportowego. Od tej chwili uprawianie sportu lotniczego stało się u nas dostępne dla szerokiego ogółu.

Wkrótce powstał organ reprezentacyjny sportu lotniczego, A. R. P., oraz inne ośrodki pracy sportowo-lotniczej — kluby.

Z dawnego Związku Aeroklubów Akademickich, zrzeszającego Aerokluby Akademickie: w Warszawie, w Krakowie, we Lwowie, w Poznaniu, w Wilnie i w Gdańsku, wychodzi naczelna organizacja dla wszystkich klubów, Zrzeszenie Klubów Lotniczych, które po afiljacji klubów do A.R.P. w 1930 r. przemienia się w istniejącą dziś Radę Klubów Afiljowanych do A. R. P.

Stan obecny lotnictwa sporotowego w Polsce jest, zdaniem mojem, w stosunku do znikomych srodków płynących na nie — wspaniały. Dyskusją na ten temat i przykładami można by wypełnić szerokie referaty. Mnie chodzi jedynie o stwierdzenie, że kluby lotnicze stały się potężnemi korporacjmi skrzydlatej Polski. Czyż mam przypominać, że gdy powstał pierwszy aeroklub akademicki wszyscy byli zdania, że praca tegoż powoli stopi się z braku odpowiedniej pomocy. Nie dano mu środków zaliczkowo. Akademicy, zresztą, nie prosili o subsydja i pomoc, zanim nie stanęli do szeregu i nie wykazali, że pracować umieją. Dzięki takiemu stanowisku, w płóciennych prymitywach gnieździły się prawdziwe szkoły orląt. Z placówek akademickich powstały teraz wielkie ośrodki lotnictwa sportowego—aerokluby, do których wstęp mają wszyscy. Akademicy, jako twórcy czynnego sportu lotniczego w Polsce, wykonali pierwszy etap—najtrudniejszy, t. j. organizacyjny. Dość będzie dodać, że w zapale dla idei umieli kłaść swe młode życie w ofierze ukochanemu lotnictwu polskiemu. Za to niech będzie cześć ś. p. Trzetrzewińskiemu, Rosińskiemu i Puławskiemu.

Momenty rozwojowe, z których składają się etapy niektórych jeszcze do niedawana nieskojarzonych wyczynów lotnictwa, dziś są już prawie ułożonym następstwem faktów. Poprawiane co dnia różnorakiego rodzaju rekordy lotnicze stworzyły potężny doping dla potrzeb kultury, a nawet potrzeb gospodarczych narodów. W szrankach o podbój przestworzy stanęli wszyscy, i nas tam braknąć nie może. Poczynić musimy wysiłki, aby nadążyć za państwami przodującemi w lotnictwie.

Jak to zrobić, by dostosować stan obecny do tego, jaki być powinien? Należy oprzeć się na klubach, posiadających następujące działy pracy: 1) szkolenie, 2) trening, 3) turystyka, 4) konkursy i rajdy. W każdym z tych działów kluby nasze wykazały już skromniejszy lub potężniejszy wysiłek.

By odpowiedzieć dokładnie na pytanie: „jakie są potrzeby lotnictwa sportowego i jakiem lotnictwo sportowe być powinno", trzeba śledzić rozwój u innych i porównać środki nasze z innemi na ten cel. Obecny kryzys gospodarczy oraz restrykcje budżetowe każą nam zastanawiać się nad bardzo realnemi drogami rozwoju naszego sportu lotniczego. Te drogi należy wytyczać umiejętnie, a podstawą do tego będzie zawsze analiza pozycyj budżetowych pewnych w stosunku do programów pracy, oraz możliwości ich wykonania. Hasło samowystarczalności klubów lotniczych musi znaleźć jeszcze tymczasem specjalne ujęcie, gdyż zbyt szybkie realizowanie jego przez zmniejszanie subwencji państwowych może rozwój słabszych ośrodków zahamować

lub nawet zlikwidować je. Lotnictwo sportowe w Polsce musi opierać się o potężną pomoc państwa, samorządów, które dotychczas nie zapoznały się z naszemi pracami, oraz o pomoc organizacyj społecznych, jak L. O. P. P. By zapewnić stały rozwój lotnictwa sportowego w Polsce, należy spełnić następujące postulaty:

1) Lotnictwo sportowe polskie musi wykonać potężną propagandę swego poziomu wśród obcych; przynajmniej w taki sposób, jak w b. r. rajd do państw bałtyckich, udział w meetingach w Pilznie, Zagrzebiu oraz konkurs w Bukareszcie.

2) Lotnictwo sportowe polskie musi, jako szkoła orląt, być tą potężną kadrą lotniczą państwa, która potrafi odpowiednio ocenić pracę lotnictwa sportowego niemieckiego i sowieckiego.

3) Lotnictwo nasze musi być reprezentowane na większych konkursach zagranicznych stosowną do naszego poziomu ekipą.

4) Lotnictwo nasze musi posiadać należytą organizację, począwszy od naczelnego organu, A. R. P., do którego kluby lokalne powinny być afiljowane, przez Radę Klubów lub Związek Klubów o należytej egzekutywie, — do klubów, których prace i program będzie uzgodniony wspólnie, oraz poparty przez lokalne czynniki, jak również przez władze centralne.

Kluby lotnicze polskie, jako najsilniejsze korporacje Polski skrzydlatej, muszą opanować całą działalność lotniczą. Najważniejszemi punktami programu klubów, usankcjonowanemi we wszystkich państwach starą tradycją, są: szkolenie i trening w lataniu, tudzież turystyka lotnicza oraz rozwijanie współzawodnictwa gentelmeńskiego przez urządzanie lub branie udziału w konkursach i rajdach.

Genezą naszego sportu lotniczego był zapał i poświęcenie dla idei młodej Polski skrzydlatej. Obecnie, w dalszych etapach rozwojowych, powinniśmy również pamiętać, że sport lotniczy jest nowoczesnym środkiem w wyszukiwaniu dróg postępu ludzkości.

III. Referat mjr. lek. dr. K. Michalika prezesa Aeroklubu Akad. w Krakowie

Niedawno zrodzone lotnictwo sportowe w Polsce, jakkolwiek nie kroczy dziś w pierwszym rzędzie w porównaniu z lotnictwem sportowem Europy i Ameryki, to jednak wykazało dotychczas tyle silnej wiary w przyszłość i tyle energji i zapału, że muszę z optymizmem patrzeć na wysiłki poczęte i prace przedsięwzięte. Jestem głęboko przekonany, że przodownicy naszego lotnictwa sportowego mają dostateczne zrozumienie celów i konsekwencję dla przeprowadzenia rozwoju lotnictwa sportowego naszego do najwyższych wyżyn doskonałości.

Kierownicy klubów, choć mają nasze pełne zaufanie, walczą jeszcze ciągle na dwóch frontach: jeden to władza wojskowa, drugi to władze cywilne lotnicze. A ponadto: na zewnątrz z brakiem należytego poparcia, na wewnątrz z trudnościami organizacyjnemi i techniczno-administracyjnemi. Z brakiem poparcia i biedą walczymy z poświęceniem i zapałem, z radością witając każdy nasz wyczyn sportowy, zwłaszcza gdy znajdzie on uznanie i zrozumienie naszego trudnego położenia. Trudności zaś administracyjno-techniczne wstrzymują nasz postęp i rozwój. O jednym jednak powinni nasi kierownicy pamiętać: o osiągnięciu granicy możliwości. To jeszcze jednak nie rozstrzygnie naszej przyszłości. Koniecznemi są tutaj: unormowanie organizacji, zwiększenie dotacji, uzyskanie większego poparcia, wyjednanie szeregu ulg, a przedewszystkiem nie tworzenie nowych pokrewnych organizacji tudzież popieranie jedynie klubów racjonalnie pracujących. Szczególnie dzisiaj przy ograniczeniu środków konieczne są powyższe wskazania jako wytyczne.

Odnośnie uregulowania naszej organizacji, musi się ona opierać na harmonijnej współpracy wszystkich jednostek pracujących nad rozwojem naszego lotnictwa sportowego, bez ścierania się różnic i ugrupowań stowarzyszonych. Musi ona być jasna i przejrzysta.

Kierownictwo klubów musi mieć należytą władzę, środki i możności programowej pracy. Wszystke kluby winny mieć należyte przedstawicielstwo w głównym organie - wspólnym wyrazicielu wszystkich klubów, t. j. Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponieważ niemożliwością jest pracować należycie w złych warunkach finansowych, muszą te być uregulowane i zreformowane, a wtedy tylko przyszłość da nam to, czego dotychczas, w obecnych warunkach, osiągnąć nie jesteśmy w stanie. Złe warunki finansowe i ogólne nie mogą dać nam należytych wyników w przyszłości.

Również ścierające się dotychczas prądy faworyzowania zawodowców (przeważnie wojskowych) winny być wypierane konsekwentnie przez tworzenie możności konkurencji sportowej dla młodych pilotów sportowych. I w tym kierunku konieczne jest zdecydowane postępowanie.

O jednem musimy również pamiętać: nie możemy wszystkich kształcić na lotników. Już nietylko ze względów finansowych, ale także racjonalnej działalności. Aby nie stwarzać nadmiaru niedostatecznie wykwalifikowanych proletarjuszy lotniczych. W tej dziedzine potrzebne jest ściśle racjonalne postępowanie. Oprócz wyszkolenia, koniczna jest również racjonalizacja w nabywaniu maszyn i ich wykorzystaniu, aby nie powtarzały się wypadki, że z ofiar publicznych nabywa się kilka samolotów dla jednego lub dwóch pilotów zawodowych.

Przedewszystkiem młodzież szkolna starsza, która, ze względu na swój wiek i zapas energji oraz czas rozporządzalny, naprawdę może poświęcać się zawodom sportowym, jest najbardziej dysponowana do odegrania głównej roli w sporcie lotniczym. Ona może uzupełniać nasze kadry świeżym i dobrym materjałem.

Pozostaje sprawa propagandy. Pamiętajmy, że entuzjazm tłumów, oklaskujących ukazanie się na maszcie barw naszego sztandaru, że zwycięstwo w zawodach, szczególnie międzynarodowych — w nowoczesnem życiu sportowem odgrywają pierwszorzędną rolę.

Aby jednak dojść do tych zwycięstw, wymagających wszechstronnej doskonałości, potrzeba długiego treningu pod dobrem kierownictwem, licznych mniejszych zawodów i wyczynów sportowych, które wnny być objęte programem klubów i konsekwentnie przeprowadzane.

Wkońcu potrzebujemy dziś dla rozwoju naszego lotnictwa sportowego zrozumienia, a przedewszystkiem wspólnej współpracy wszystkich. Dlatego łączmy się wszyscy celem obrad i czynów.

O jednem również pamiętajmy: że również ten dobrze przysługuje się lotnictwu sportowemu, kto pomoga lub radą służy drugiemu.

Musimy zdobyć wzajemne zaufanie i wiarę w samych siebie, którego tak bardzo potrzebujemy, a praca nasza będzie owocną.

Dni wahania minęły, nadszedł dzień czynu i szybkiej decyzji. Zapał i energja młodzieńcza winna prowadzić nas i wskazywać nasze odległe a może już tak niedalekie cele, które pchną nasze lotnictwo sportowe na pierwszorzędne stanowisko, słusznie się nam należące.

A zatem do czynu!

Kongres Lotnictwa Sportowego akceptował zmianę terminu „awionetka" na „samolot turystyczny"

Odtąd więc wszyscy używamy wyrażenia „samolot turystyczny"

TURYSTYKA LOTNICZA W POLSCE

FORMALNOŚCI I UDOGODNIENIA

Streszczenie referatu kpt. dr. T. Halewskiego

Turystyka powietrzna, jako zagadnienie nowe, nie zyskało sobie jeszcze w Polsce praw obywatelstwa. W przeciwieństwie do tego, co jest zagranicą, turystyki powietrznej nie doceniamy. Nie jest to jedynym i głównym powodem słabego rozwoju turystyki powietrznej u nas. Przedewszystkiem nie może się ona należycie rozwijać wskutek ubóstwa kraju. Z tego powodu ilość samolotów jest bardzo mała. I to zarówno, jeśli chodzi o pojedyńczych właścicieli, jakoteż o kluby. Nasze kluby nie mogą rozwinąć takiej działalności, jak np. angielska National Flying Service, gdyż ilość samolotów, którą kluby mogą przeznaczyć do celów sportowo-turystycznych jest znikoma.

Drugim powodem słabego jeszcze w Polsce rozwoju turystyki powietrznej jest mała ilość lotnisk. Zwłaszcza jest niewielka liczba lotnisk i lądowisk prywatnych, nadających się wyłącznie do komunikacji tyrystycznej. U nas budową takich lotnsk zajmuje się prawie wyłącznie L. O. P. P. Brak natomiast należytego zrozumienia dla tej akcji u samorządów i osób pojedyńczych, które posiadając położone na szlakach lotniczych swoje dobra mogłyby bez wielkiego uszczerbku dla swoich dochodów, a za to z wielką korzyścią dla lotnictwa wydzielić odpowiedni terenik na lądowisko. Dość wspomnieć, że są w Polsce miasta wojewódzkie (Kielce, Stanisławów), które nie posiadają ani lotnisk, ani lądowisk do użytku publicznego.

Następnie, utrudniają rozwój turystyki zbyt krępujące — naszym zdaniem — swobodę latania przepisy lotnicze. Niektóre z nich, tworzone w latach 1927 — 1929, nie pasują do dzisiejszego faktycznego stanu rzeczy.

Niedogodność turystyki lotniczej w świetle naszych przepisów lotniczych polega na trzymaniu się lotnisk zarejestrowanych. Tych mamy mało, a, w myśl ustawy, należałoby wszystkie tereny odpowiednie dla celów turystyki rejestrować, aby móc z nich korzystać. Co zaś tyczy się specjalnych lotnisk turystycznych, to mimo że L.O.P.P. przystąpiła dawno już do tej akcji, ilość lotnisk turystycznych jest wciąż znikoma. Jak ta akcja przedstawia się w Anglji i w innych państwach, wystarcza tylko przeglądnąć albumy lotnisk tych państw.

Musimy zatem utrzymać pewną równowagę między potrzebami sportu lotniczego a możliwościami twórczemi w kierunku budowy lotnisk i lądowisk. Dowodem tego, że jednak można w tym kierunku wykonać pewne postępy są prace Kom. Woj. L. O. P. P. w Krakowie, który tę akcję podjąwszy, doprowadził w 1930 r. do uruchomienia paru lotnisk. Pozatem należy zauważyć, że bieda w kraju nie stoi na przeszkodzie usprawnieniu sposobu rejestracji terenów lotniskowych, a nawet zwiększeniu ich liczby.

Stwierdzić się dziś da, że formalności w stosunku do turystyki lotniczej są dość duże, przytem całość komplikuje się tem, że związane jest wszystko zawsze z centralą, w tym wypadku z Wydz. Lotn. Cyw. M. K. Brak odpowiedniego aparatu administracyjnego lotniczego jest zresztą nietylko w Polsce bolączką w urzędowaniu. Środkiem na to może się stać zmniejszenie trybu postępowania.

Wszystkie nasze rozporządzenia przez wprowadzanie formalności mają na celu powiększenie bezpieczeństwa latania. Wzrastaniu formalistyki zaradzić może podniesienie dyscypliny, i to właśnie w klubach lotniczych, na których w obecnym stanie rzeczy spoczywa odpowiedzialność materjalna i moralna za powstałe niedociągnięcia w stosunku do przepisów. Tu tkwią udogodnienia dla władzy oraz dla lotnictwa sportowego. Bo u nas cały lotniczy ruch sportowy i turystyczny koncentruje się w klubach.

Wracając jeszcze do utrudnień ze względu na brak odpowiednich przepisów i „formalistykę", muszę zaznaczyć, że dotychczas nie była załatwiona sprawa tryptyków, ułatwiających przelot przez granicę. Jest to wszak rzecz podstawowa dla rozwoju naszej turystyki.

Wogóle da się powiedzieć, że pod rozwój turystyki lotniczej w Polsce zbudowaliśmy dopiero fundamenty i to jeszcze słabe. Mamy jeszcze bardzo wiele do zrobienia w najbliższej przyszłości.

METODY ROZPOWSZECHNIANIA TURYSTYKI POWIETRZNEJ

Streszczenie referatu kpt. dr. T. Halewskiego

Trudno jest mówić o metodach rozpowszechniania turystyki powietrznej w Polsce, skoro ona znajduje się u nas jeszcze w powijakach. Nie brak jednak w Polsce apostołów turystyki, że wymienię tylko dwa nazwiska najbardziej popularne: Babińskiego i Skórzewskiego. Właściwie to o ich pracach należałoby mówić.

Wśród organizacyj, oprócz klubów, pionierem lotnictwa turystycznego w Polsce stała się L.O.P.P. Ona to postawiła w swym programie podstawową dla rozwoju turystyki powietrznej rzecz, mianowicie budowę lotnisk. Z żalem musimy jednak stwierdzić, że akcja Ligi w kierunku budowy lotnisk, ongiś bardzo popularna i intensywna, dziś znacznie zmalała. Zwłaszcza w Zarządzie Gł. L.O.P.P., gdzie sprawy lotniskowe musiały ustąpić miejsca innym działom pracy L.O.P.P., a zwłaszcza obronie przeciwgazowej.

Pewien wyłom w ogólnej tendencji poczynił Komitet Wojew. L.O.P.P. w Krakowie, tworząc na wniosek d-cy 2 p. lotn., mjra inż. Wereszczyńskiego, komitet dla trzech województw, którego zadaniem stała się budowa lotnisk turystycznych. Akcja ta, prowadzona na terenie zachodniej Małopolski, znalazła już częściowe zrealizowanie przez ufundowanie paru lotnisk, m. in. na Podhalu, w Nowym Targu. Postępuje ona dalej tak, że trasa III-go Lotu Pol.-Zach. Polski przechodzi już przez dwa takie lotniska turystyczne. Akcję taką należy uznać za jedną z najpiękniejszych metod rozpowszechniania i propagowania lotnictwa turystycznego

Dużym sukcesem w tej działalności jest otwarcie lotniska turystycznego w Sandomierzu. Zostało ono natychmiast w świetny sposób wykorzystane. Wybiera się tam na swoim Moth'ie dyr. Szkoły Sztuk Pięknych, prof. Pruszkowski, i stwierdziwszy możność lądowania tam, z całem bractwem malarskiem zjeżdża do Sandomierza na wakacyjne malowanie. W ten sposób piękne zabytki starej polskiej architektury zostały zapoznane przez młodą rzeszę malarzy. Sam prof. Pruszkowski zamieszkał w jednym z najstarszych domów Sandomierza, Długosza, a liczne gromady lotnicze odwiedzają malującą kompanję, skądinąd bardzo sympatyczną. W ten sposób kochany nasz „Prusz", doniedawna wielbiciel ciasnych żydowskich zaułków Kazimierza, stał się promotorem ruchu turystycznego lotniczego tylko przez samo obranie „legowiska" w Sandomierzu. Nie zapominają i inni o tem. Poseł Rudowski ufundował lotnisko w swoim majątku. Lądowisko jego leży w historycznej części Polski nad Drwęcą. Tamtędy szedł Władysław Jagiełło rozprawić się z krzyżacką butą pod Grunwaldem. Niewątpliwie fakt istnienia lądowiska przyciągnie wielu turystów powietrznych w tamte strony.

Znani pionierzy turystyki lotniczej, pp. Skórzewski i Babiński, posiadają swoje lądowiska po całej Polsce. Znam fakt goszczenia przez hr. Potockiego z Łańcuta u siebie, na swych łąkach, kuzyna niemieckiego, hr. Kińskiego, który jeszcze w 1927 i 28 r. przylatywał do niego z Czechosłowacji. Wiemy o takich prywatnych terenach w Anglji. Są one tam rejestrowane na podstawie specjalnych przepisów. Na takie tereny w soboty, niedziele i święta zlatują się przemęczeni turyści z odległych miast i t. zw. „końcówki tygodnia" spędzają na łonie pięknej natury, zapoznając przy okazji zabytki architektury i sztuki.

Do dalszych metod rozpowszechniania turystyki lotniczej należą raidy; tak krajowe, jak i zagraniczne. Skromny zaiste to punkcik w naszych dotychczasowych sukcesach i programach. Mimo to — zważywszy na brak funduszów — mojem zdaniem, osiągnęliśmy w bieżącym roku bardzo dużo. Przy tem podkreślić muszę, że w tej dziedzinie kluby nie znajdują należytego zrozumienia i, co za tem idzie, poparcia. Zaznaczyć tu muszę, że koszty dotychczas zorganizowanych

raidów zagranicznych były bardzo niskie. Tak np. raid A. W. na czterech samolotach do państw bałtyckich kosztował około 6.000 zł. (pobyt zagranicą 12 dni). Lot afrykański kpt. Skarżyńskiego i por. Markiewicza nie przekroczył poważnie kwoty 30.000 zł. Rajdy nasze na meetingi do Pilzna i Zagrzebia nie przekraczały 600 — 700 zł. na samolot. A loty zagraniczne mają duże dla nas znaczenie. Jako dowód tego może służyć fakt szkolenia się u nas Estończyków.

W Zagrzebiu dowiedzieli się Anglicy i inni, że na samolotach własnej konstrukcji jesteśmy i możemy być poważnymi współzawodnikami w sporcie lotniczym. Przez nawiązanie takiej łączności zagranicą stajemy się propagatorami mocarstwowości Polski. Zatem rajdy i konkursy są doskonałym sposobem propagandy; tylko do organizacji ich należy podchodzić umiejętnie.

Kończąc, chciałbym zaapelować do tych, którzy mogą się przyczynić do rozwoju turystyki powietrznej w Polsce. Więc, przedewszystkiem, jako projektodawca funduszu na zakup samolotów turystycznych, wołałbym: wyszukajcie pieniędzy na ten cel — a wtedy rozwój turystyki powietrznej pójdzie w szybszem tempie. Dalej apeluję do komitetów L.O.P.P., aby zajęły się sprawą rejestracji lądowisk. Nie chodzi nam o budowę kosztownych lotnisk. Wystarczą narazie lądowiska. Apel ten rozszerzyłbym na samorządy i ziemian. Niechaj nie obawiają się ci ostatni, że skoro otworzą na swoich majątkach tereny do lądowania, brać lotnicza obje ich spiżarnie i wypróżni piwnice.

Nie jesteśmy tak bogaci, jak np. Anglicy, ale przy dobrej woli i zorganizowanym wysiłku dużo da się zrobić. Nasi konstruktorzy dokończą dzieła i ruch lotniczy turystyczny rozwinie się szybko tak, że stanąć możemy w przyszłości na wysokim poziomie, jako państwo na pograniczu kultury Zachodu. Zrzeszona w klubach lotniczych gromada około 400 pilotów roznieść może szeroko imię Polski — ona czeka tylko na odpowiednie warunki.



Główne osoby kongresu. Przewodniczący kongresu ppłk. S. Jasiński, prezes A.A.K. dr. K. Michalik i sekretarz gen. A.R.P. mjr. B. Kwieciński.

KOSZTY UTRZYMANIA SAMOLOTU TURYSTYCZNEGO

Referat p. Bernarda Skórzewskiego

Kwestja kosztów utrzymania samolotu prywatnego w bieżącym roku stała się aktualną i często dyskutowaną.

Pilni czytelnicy *Skrzydlatej Polski* i *Lotu Polskiego* — a myślę, że należą do nich wszyscy tu obecni — mieli sposobność czytać artykuły p. S. A., p. R. i mój własny oraz polemikę, która się wywiązała z tego. Że dyskusja nie zatoczyła jeszcze szerszych kręgów, tego przyczyną jest jedynie smutny fakt, że ilość samolotów prywatnych jest u nas jeszcze znikoma.

Z konieczności, będę się musiał powtarzać i posługiwać cyframi, które podałem w moim artykule w „Locie Polskim". Artykuł ten wywołał odpowiedź p. S. A. w następnym numerze oraz sprzeciw w kilku punktach. Odpowiedź p. S. A. jest taksamo, jak jego pierwszy artykuł, uprzejma, spokojna i rzeczowa i dlatego z całą przyjemnością będą z nią polemizował. Jedyną rzeczą, której jej brakuje, jest praktyczne doświadczenie i bliższa znajomość całkiem nowoczesnej techniki lotniczej.

Nasamprzód podkreślę, że cyfry czasu obsługi samolotu i silnika, które podaję, dotyczą tylko właściciela, który sam pilotuje i, jako taki, ma i musi mieć zainteresowanie i zamiłowanie do mechaniki. Nie mogę sobie wyobrazić pilota, który tego zamiłowania nie posiada, a, mimo to, używa z powodzeniem przez dłuższy okres czasu własnego samolotu. Taksamo, jak niema automobilisty lub motocyklisty, który odbywa długie i udane podróże, nie zajmując się samemu mechaniczną stroną swego wehikułu.

W przeciwieństwie do drogowej komunikacji mechanicznej, mechanika samolotu jest bez porównania prostsza i z powodu braku nieczystości drogowych wielokrotnie przyjemniejsza. Wymagana jest przytem minimalna ilość czasu rocznie, żeby płatowiec utrzymać w doskonałym stanie.

Cyfra p. S. A., 500 godz. rocznie, jest fantastyczna.

Czas pracy, poświęcony płatowcowi — oprócz mycia — jest tak minimalny, że nie warto nawet o nim mówić.

Co 5 godzin lotu dolewam oliwę i smaruję z pomocą prasy mechanizm wentylowy. Cała ta czynność wynosi 5 — 10 minut. Ponieważ wykonuję ją sam, nic mnie nie kosztuje.

Raz na 25 godzin spuszczam oliwę z karteru, czyszczę filtry od oliwy i benzyny, nalewam 7 litrów świeżej oliwy, kontroluję wentyle. Przy tem wszystkiem pomaga mi mechanik, który również myje maszynę i smaruje stery. Czas pracy własnej 2 godziny, mechanika 6 godzin. Operacja powtarza się razy w roku, co równa się 36 godzin mechanika à 2.50 zł., razem zł. 90.— rocznie.

Co 125 godzin zdejmowanie głowic, cylindrów, tłoków, skrobanie węgla, szlifowanie wentyli, czyszczenie świec. Po za tą okazją świec się nie rusza. Wykonuję tę pracę z mechanikiem, pracując max. 36 godzin. Mechanik dostaje za jedną operację zł. 90.—.

Każdy zamiłowany sportsmen z pożytkiem dla siebie wykona tę pracę razem z dobrym mechanikiem, ponieważ jest pouczająca, nietrudna i niemęcząca. O ile nie chce sam się tem zajmować, weźmie dwóch mechaników i koszt podniesie się do zł. 180,—. Zaznaczam jednak, że cyfry te są przesadzone i obejmują już koszty nowych uszczelnień, które wynoszą każdorazowo około zł. 12,—.

Przyjmując cyfry p. S. A., że samolot nasz ma nam służyć przez 750 godzin w przeciągu 5 lat, w pierwszych trzech latach innych wydatków w związku z konserwacją silnika i samolotu z całą pewnością nie będziemy mieli.

Przed 450 godzinami teoretycznie, w praktyce jednak przed 500 — 700, o generalnym remoncie silnika nie potrzebujemy myśleć. Wypadnie to w 4-tym roku eksploatacji. Warunek: pierwszorzędny silnik, staranność i fachowość przy obchodzeniu się z nim, jaknajmniej korygowania i dłubania. Jednem słowem: dać mu żyć!

Remont generalny wraz z częściami 4-cylindrowego silnika w żadnym razie nie powinien przekroczyć 1.000,— do 1.500,— zł. i będzie jedyny przez cały okres 5-letni.

Nie są to cyfry urojone, tylko wzięte z praktyki wielusetsilników typu, który posiadam.

W 3-cim roku należałoby przejrzeć płatowiec, dać nowe buksy do kół, ostrogę, rozebrać i skontrolować amortyzację podwozia, napęd sterów, wiązania skrzydeł i kadłuba, no i — co bardzo wpływa na konserwację — odmalować całość.

To samo powtórzymy po 5-letniej służbie. Cena każdorazowo około 1.500,— zł.

Wtenczas pomyślimy o sprzedaży maszyny i o kupnie nowej, naturalnie szybszej z silnikiem 100 lub 120- konnym, bo nasz stary, poczciwy ptak będzie się nam teraz wydawał bardzo wolny i ospały w porównaniu z nowemi, wspaniałemi

modelami. Ale dla początkującego pilota lub do szkoły pilotów będzie zupełnie właściwym nabytkiem i może jeszcze wiernie służyć drugie 750 godz. i więcej. Nowoczesny, dobry samolot po 750 godzinach nie przestaje istnieć. W Anglji samolot w tym wieku przedstawia wartość rynkową około 50%. „Jason" miss Johnson przed rozpoczęciem rekordowego lotu do Australji miał 400 godzin. Dlatego i nasz lotnik po 750 godzinach nie spali swej maszyny, lecz sprzeda ją, powiedzmy, za 10.000,— zł.

Tu muszę znów zaprzeczyć stanowczo twierdzeniu pana S. A., że remont generalny silnika nowoczesnego i pierwszorzędnego nie może być rozłożony do okresów 450 — 700 godzinnych. Otóż, praktyka lat ostatnich stwierdziła, — a moje doświadczenia potwierdziły, że silnik doskonały, wykonany z największą znajomością rzeczy i z najlepszych materjałów wytrzymuje tak długi okres pracy bez remontu z łatwością. Oczywiście przy starannej i prawidłowej obsłudze. Zwracam uwagę na próby wykonane pod dozorem oficjalnym Ministerstwa Lotnictwa w Anglji, gdzie silnik taki, zupełnie zapieczętowany i niedostający tak elementarnej obsługi, jak docieranie wentyli, — pracował bez zarzutu przez 600 godzin i przy pomiarach na hamowni stracił mniej niż 3% siły.

Pan S. A. pisze, że „silniki tego typu nie spisały się świetnie podczas zeszłorocznego międzynarodowego lotu okrężnego". Tu to już muszę bardzo stanowczo wyrazić mój sprzeciw. Widocznie zachodzi pomyłka, albo p. S. A. zupełnie nie wie, że pierwsze 2 maszyny, które ukończyły raid w najlepszym czasie miały właśnie silniki tego typu; a że nie dostały pierwszych nagród, to trzeba przypisać skomplikowanym formułom i różnorodnym warunkom zawodów. Nawet Niemcy przyznali, że moralnymi zwycięzcami raidu dookoła Europy były dwie angielskie maszyny, kpt. Broada i Butlera.

Koszty remontów generalnych, które podałem powyżej, rozumieją się w wykonaniu fabrycznem, tak, jak tego chce p. S. A. pisząc, że „życie ludzkie zależy od byle drobiazgu". Zaznaczam jednak, że silniki dzisiejsze są tak proste i fabryka podaje tak dokładne tabele tolerancji przy montażu, że dobry zakład w kraju, jak P. Z. L. lub „LOT", równie dobrze wykonać może taki remont. Nie wątpię, że cyfry, podane przez p. S. A. dla silników LOT'u Junkers i Wright — odpowiadają rzeczywistości. Pracują jednak w cięższych warunkach, są same w sobie bardziej skomplikowane i wiele, wiele droższe tak, że koszta utrzymania na godzinę są bez porównania większe, niż w najlepszych 4-cyl. silnikach mocy około 100 MK.

Zwłaszcza ustęp pana S. A., że: „koszty obsługi zimą i konieczność mniej lub więcej drobiazgowego przeglądu płatowca po zimowej bezczynności i fakt, że silniki smarowane rycyną muszą być na wiosnę rozbierane, przemywane i następnie składane, powodując tem większe koszty" — tchnie mocno anachronizmem i pojęciami techniki z roku 1916. Niech mi pan S. A. nie weźmie tego za złe, ale poza mgłami zimowemi, które często około południa się rozchodzą, uważam zimę za idealną porę do latania, jeżeli tylko zastosuje się odpowiednią odzież i kilka prostych a skutecznych zabiegów, ażeby zapewnić łatwe zapuszczenie silnika. Silniki „smarowane rycyną", które trzeba z tego powodu „co wiosnę rozbierać", należą już, na szczęście, do czasów dyluwialnych, a niedobitki, które jeszcze pełnią służbę pełną chwały po szkołach lotniczych, też znikną w najbliższej przyszłości.

Czy istnieje możność sprzedania samolotu dobrze utrzymanego po 750 godzinach służby i po 5-ciu latach? Pan S. A. zaprzecza; ja twierdzę, że tak. Jeżeli samolot będzie się nam wydawał „wolny i ospały", to nie jest to równoznaczne z tem, co pisze p. S. A. „niewygodny, staromodny, niepraktyczny". Dziś technika budowy samolotów typu „klasycznego" tak się ustaliła, że idealny taki płatowiec do pracy w szkole i dla początkującego pilota będzie równie „idealnym" za 2 lata, jak był 3 lata temu i pewno nawet za 15 lat „ideał" ten mało co się zmieni. Pilot doświadczony po 5-ciu latach będzie jednak czuł potrzebę czegoś szybszego, a o ile się zestarzał, zatęskni za wygodami maszyny z kabiną. Stary jego ptak będzie mógł jednak jeszcze przez cały szereg lat uczyć nowe pokolenie pilotów i rozwijać zmysł powietrza w nowych zwolennikach lotnictwa, o ile, oczywiście, specjalnie utalentowany adept nie zamortyzuje go przedwcześnie w łagodnem zetknięciu z reflektorem lub innym twardym przedmiotem *).

Teraz wrócę znów do suchych cyfr, w których nie widzę możności dokonania znaczniejszych zmian.

Wydatki nieregularne przez te 5 lat:

6 razy docieranie wentyli, czyszczenie tłoków 6 × 180,—	ca.	1.100,— zł.
1 generalny remont silnika	„	1.500,— „
2 remonty i malowanie płatowca	„	3.000,— „
5 lat hangarowanie	„	1.250,— „
5 lat hangarowanie	„	1.250,— „
5 lat ubezpieczenia na ziemi	„	1.500,— „
5 lat ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej	„	1.000,— „
Różne	„	150,— „
Razem		10.000,— zł.

Powyższe wydatki wrócą się naszemu lotnikowi po 5-ciu latach ze sprzedaży starannie utrzymanej maszyny.

Pozostaje więc roczny wydatek na środki pędne	zł.	3.150.—
1/5 część nowej maszyny	„	5.000.—
Ubezpieczenie Aerocasco (?)	„	1.500.—
Mechanikom, którzy mają nadzór nad maszyną, składka klubu lotniczego etc.	„	350.—
Razem	zł.	10.000.—

Z mego własnego, 3-letniego doświadczenia cyfra ta jest bardzo bliska rzeczywistości.

Reasumując, dochodzimy do wniosku, że nowoczesny samolot turystyczny w porównaniu do samochodu pod względem kosztów utrzymania i przebytego kilometra bez zastrzeżeń zwycięża ten ostatni. Dochodzi zaś olbrzymia korzyść z oszczędności czasu i wygody podróży. Na zachodzie oraz w krajach kolonjalnych samolot staje się już artykułem pierwszej potrzeby, jak samochód 15-ście lat temu.

Polska, jako kraj rozległy, płaski, o rzadkiej i niedostatecznej sieci dróg jest idealnym terenem do rozwoju lotnictwa prywatnego. Takie kategorje obywateli, jak ziemianie, dyrektorzy fabryk na prowincji, kupcy, prasa i kolportaż zaczynają się niem interesować. Na przeszkodzie rozwoju stoją: Mylne pojęcie co do niebezpieczeństwa lotnictwa (które powoli na szczęście zaczyna ginąć), co do kosztów utrzymania, które wiele ludzi wyobraża sobie jeszcze w cyfrach astronomicznych, nie wierząc wprost jak tanim środkiem codziennej komunikacji może być dobrze eksploatowany samolot, oraz skrępowanie prawa, jakiemu podlega dziś jeszcze lotnictwo prywatne i które wielu zainteresowanych odstrasza.

Wierzymy jednak niezbicie, że także u nas za kilka lub kilkadziesiąt lat wszystkie te uprzedzenia zaginą i rozwieją się i że zobaczymy jeszcze rozwój i potęgę lotnictwa naprawdę prywatnego. Pocieszmy się, że i samochód musiał przejść długą walkę, zanim zdobył sobie te prawa i wolność, dzięki którym jedynie mógł wejść na drogę szerokiego rozwoju i spopularyzowania.

*) Aluzja do wypadku w jednym z klubów. — *Przyp. Red.*

PRZEBIEG KONGRESU

Otwarcie Kongresu nastąpiło w dniu 15 sierpnia o godz. 9.30 w sali portretowej Magistratu w Krakowa. Dokonał go w imieniu p. Ministra Komunikacji p. inż. Bobkowski, dyr. O.K.P. w Krakowie. Po p. dyr. Bobkowskim zabrał głos sekretarz gen. A.R.P., p. mjr. dyp. B. J. Kwieciński, wygłaszając referat „Polskie lotnictwo sportowe — stan obecny i potrzeby". Następnie prezes A .A . K., p. dr. K. Michalik, witał przedstawicieli władz i gości, między którymi znajdowała się delegacja Aeroklubu Morawskiego z Brna, przybyła do Krakowa klubowym Junkersem w składzie: pp. red. „Svobody" F. Komenda, H. Taborsky, F. Salbaba i A. Nikodym.

Po wysłuchaniu depesz powitalnych, m. in. od p. Ministra Komunikacji, inż. A. Kühna, Kongres wysłał następujące telegramy:

„Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, prof. Ignacy Mościcki *Warszawa — Zamek.*

Władze honorowe, organizatorzy i uczestnicy pierwszego kongresu polskiego lotnictwa sportowego w Krakowie skła-

dają w chwili otwarcia wyrazy hołdu dostojnemu Włodarzowi Rzeczypospolitej".

„Pan Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski
Warszawa — Belweder.

Pierwszemu Marszałkowi Polski zebrani w Krakowie na pierwszym kongresie polskiego lotnictwa sportowego pod przewodnictwem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej składają zapewnienia ofiarnej pracy dla rozwoju i potęgi Polski Skrzydlatej".

„Pan Minister Komunikacji
Warszawa.

Protektorowi pierwszego kongresu polskiego lotnictwa sportowego zebrani w dniu otwarcia w Krakowie składają podziękowanie za dotychczasową opiekę nad rozwojem lotnictwa sportowego."

Po przerwie objął przewodnictwo kongresu ppułk. S. Jasiński, prezes Rady A. A. K., poczem wygłosili referaty: kpt. dr. T. Halewski oraz mjr. dr. K. Michalik.

Na tem obrady na pierwszy temat kongresu („Polskie lotnictwo sportowe — stan obecny i jakie być powinno") zakończono, poczem goście udali się na zwiedzanie Krakowa, a po południu wzięli udział w wycieczce do Ojcowa i Pieskowej Skały.

Wieczorem, w sali Grand Hotelu, odbyło się przyjęcie gości i zawodników, wydane przez Komitet obywatelski miasta Krakowa, na które przybyli: imieniem p. Ministra Komunikacji p. dyr. Bobkowski, Wojewody Krakowskiego — p. radca Żółkiewicz, Prezydenta miasta—p. radca Dusza, Wojewody Kieleckiego — p. wicewojewoda Kroebl, Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K. — p. radca Uszyński, Dep. Aeronautyki — p. mjr. Romeyko, L. O. P. P. — inż. Król. Zebranych powitał jako gospodarz prezes A. A. K. dr. K. Michalik, wnosząc okrzyk na cześć Prezydenta Państwa, prof. Ignacego Mościckiego, i Marszałka Józefa Piłsudskiego. Następnie przemawiał imieniem delegacji czeskiej p. red. Komenda, wręczając prezesowi Klubu krakowskiego w upominku postument z pięknym modelem czeskiego samolotu sportowego. Jako delegat L. O. P. P. przemawiał p. inż. Król, przedstawiając wybitną działalność sportową Aeroklubu Akademickiego w Krakowie i życząc powodzenia w dalszej pracy, poczem p. dyr. inż. Bobkowski w imieniu p. Ministra Komunikacji złożył zapewnienie, że dobro i rozwój sportu lotniczego polskiego jest troską p. Ministra Komunikacji i zamierzenia, mające na celu stworzenia silnej Polski skrzydlatej p. Minister bardzo gorąco popiera.

Po południu w niedzielę, dnia 16 sierpnia, toczyły się dalsze obrady na temat: „Turystyka powietrzna w Polsce — formalności i udogodnienia" oraz „Metody rozpowszechniania i propagandy lotnictwa turystycznego w Polsce". Obradom przewodniczył sekretarz A. R. P., mjr. Kwieciński. Referaty wygłosili pp. kpt. T. Halewski i B. Skórzewski. Uzupełnił je swojemi uwagami p. mjr. Michalik. W dyskusji zabierali głos: prezes Rady Klubów prof. T. Pruszkowski, pos. J. Rudowski, mjr. Kwieciński, pułk. Cieślewski i mjr. Michalik, poczem przyjęto jednomyślnie podane niżej rezolucje.

REZOLUCJE KONGRESU.

Zebrani na I-szym Polskim Kongresie Lotnictwa Sportowego, odbytym w dniach 15 i 16 sierpnia 1931 r. w sali portretowej Magistratu m. Krakowa, po wysłuchaniu referatów i przeprowadzeniu dyskusji stwierdzają:

1) że sport i turystyka lotnicza w Polsce mają specjalnie korzystne podstawy do należytego rozwoju,

2) że rozwój ten jednak jest zahamowany tak z powodu braku odpowiednich funduszów, jak niemniej z powodu niedoceniania znaczenia lotnictwa sportowego przez społeczeństwo, co, między innemi, spowodowane jest zaniedbaniem należytego i ważności przedmiotu odpowiadającego informowania społeczeństwa o sprawach lotnictwa przez prasę.

Wobec powyższego, obecni zwracają się:

1) do władz państwowych i społeczeństwa z prośbą i gorącym apelem, by zechcieli otoczyć jaknajdalej idącą opieką młody polski sport i turystykę lotniczą i by, mimo ciężkiej ogólnej sytuacji finansowej państwa, znaleźli fundusze, niezbędne do należytego popierania sportu i turystyki lotniczej,

2) do prasy polskiej z apelem, aby informacje o lotnictwie wogóle, a polskiem lotnictwie sporotwem w szczególności, podawane były możliwie licznie, jednak jedynie na podstawie informacji ścisłych i w duchu przychylnym dla lotnictwa.

Równocześnie obecni proszą władze państwowe, by zechciały rozważyć możliwości wprowadzenia w polskiem ustawodawstwie lotniczem jaknajdalej idących ulatwień dla turystyki lotniczej.

W końcu obecni uważają za swój obowiązek podziękować władzom państwowym za dotychczasową opiekę nad polskim sportem i turystyką lotniczą.

Poza powyższą rezolucją główną, przyjęto następujące, dotyczące poszczególnych spraw.

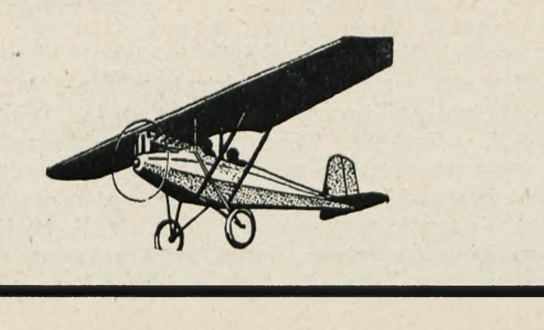
Witając z uznaniem zorganizowanie przez A. A. K. I-go kongresu lotniczego w Krakowie, obecni uważają, że byłoby wskazane, aby obok zjazdów przedstawicieli klubów były systematycznie organizowane kongresy lotnictwa sportowego, w których mogliby brać udział wszyscy zainteresowani. Organizacją kongresów winien się zajmować Aeroklub Rzeczypospolitej.

Zebrani proszą p. mjr. Kwiecińskiego, sekretarza gen. A. R. P., aby z tytułu swego stanowiska, jakoteż znajomości spraw, podjął się u kompetentnych władz interwencji o swobodniejsze interpretowanie ustawy dotychczasowej i o dążenie do zmian w tejże ustawie, w myśl wyrażonych niejednokrotnie życzeń ze strony Klubów lotniczych i właścicieli prywatnych samolotów.

Zebrani uważają za konieczne dla wydatnego rozwoju sportu lotniczego w Polsce:

a) utworzenie stale działającego referatu prasowego przy A. R. P. celem rzeczowego, ścisłego i kompetentnego informowania prasy o lotnictwie przez rozsyłanie komunikatów oraz udzielanie informacji pisemnych i telefonicznych o zdarzeniach, pacy, zamierzeniach i wyczynach sportowo-lotniczych;

b) oznakowanie w najkrótszym czasie miejscowości, ze specjalnem uwzględnieniem pogranicznych, a zwłaszcza Katowic, będących krzyczącym przykładem trudności orjentacji (stąd liczne zbłąkania i związane z tem dyplomatyczne trudności).



ULGI CELNE DLA LOTNICTWA SPORTOWEGO

W dniach najbliższych zostanie ogłoszone w Dzienniku Ustaw rozporządzenie wykonawcze Ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z innymi zainteresowanymi Ministrami o postępowaniu celnem w związku z żeglugą powietrzną przez granicę celną Rzeczypospolitej Polskiej.

Rozporządzenie to będzie miało doniosłe znaczenie dla rozwoju międzynarodowego sportu lotniczego na obszarze Polski.

Zanim przejdziemy do rozpatrywania ważniejszych postanowień tego rozporządzenia, omówimy dwa rodzaje uproszczeń celnych, stosowane wobec lotnictwa sportowego: tryptyki i książeczki z przepustkami granicznemi.

Uproszczenia i ulgi polegają na tem, że zakres formalności sprowadzono do minimum, oraz zniesiono pobieranie opłat celnych, natomiast wprowadzono inne rodzaje gwarancyj na wypadek ewentualnej potrzeby uiszczenia cła.

Gwarancje te, w zależności od przepisów, względnie zwyczajów, panujących w danym kraju, mają różną formę, np. kaucji pieniężnej, depozytów wartościowych, obligów, poręki, względnie odnośnego ubezpieczenia w towarzystwie asekuracyjnem.

Tryptyk jest dokumentem celnym, uprawniającym do swobodnego jednorazowego lub wielokrotnego przekroczenia granicy między dwoma określonemi państwami. Wydaje się go tylko członkom aeroklubów centralnych obu państw na zasadzie porozumienia wzajemnego tych aeroklubów, oraz na zasadzie porozumienia każdego z tych dwóch aeroklubów ze swemi właściwemi władzami celnemi. System gwarancji: zainteresowane aerokluby wobec siebie; każdy z nich wobec własnych władz celnych, wreszcie osoba otrzymująca tryptyk wobec własnego klubu. Ważność jego trwa zasadniczo rok i rozciąga się wyłącznie na obszar obcego państwa. Dla własnego państwa nie ma on żadnego znaczenia.

Normalnie tryptyk składa się z trzech kartek, przedzielonych popołowie na odcinki, z których jeden jest łatwy do odrywania Pierwsza karta tryptyku jest przeznaczona na przylot, druga karta — na odlot, trzecia wreszcie — na potwierdzenie przylotu do obszaru państwa następnego, do którego statek odleciał.

Na kartkach tryptyku znajduje się dość szczegółowy opis danego środka lokomocji oraz rubryki na wpisywanie dat i notatek organów władz celnych. Tryptyk, po wykorzystaniu, powinien być zwrócony klubowi, który go wydał.

Książeczka z przepustkami granicznemi jest ewolucją tryptyku w drodze rozszerzenia jego ważności i mocy działania na większą ilość państw. Ponieważ przy systemie tryptyków osoba, chcąca udać się do kilku państw, musiałaby w celu uzyskania odnośnych ulg celnych w każdem paszczególnem państwie, zabrać tyle tryptyków, ile państw zamierza odwiedzić, powstała konieczność dalszego uproszczenia tego systemu. Konieczność ta zmusiła poszczególne kluby centralne każdego z państw do szukania rozwiązania sprawy na terenie międzynarodowym za pośrednictwem międzynarodowych związków tych klubów. Rezultatem było ustalenie i przyjęcie książeczki z przepustkami granicznemi, uprawniającej do jednorazowej lub wielokrotnej swobodnej podróży pomiędzy większą ilością państw umownych.

System ten został wprowadzony w następujących państwach: Belgja, Wielka Brytanja, Francja, Włochy (Italja), Japonja, Holandja, Rumunja, Szwajcarja i Czechosłowacja. Do liczby tych państw dochodzi obecnie Polska.

Różnice pomiędzy omawianą książeczką a tryptykiem są następujące: książeczkę wydaje się na podstawie porozumienia klubów, należących do międzynarodowego ich związku, z tym związkiem, następnie tych klubów pomiędzy sobą, wreszcie każdego poszczególnego klubu ze swemi władzami centralnemi.

System gwarancji: aerokluby wobec związku, aerokluby wobec siebie, aerokluby wobec swoich władz celnych, oraz członkowie wobec swego aeroklubu. Ważność 1 rok w odniesieniu wyłącznie do państw obcych.

Książeczka składa się z szeregu kartek, przedzielonych do odrywania. Kartki parzyste służą do wlotów, nieparzyste do odlotów, wreszcie nieparzyste z dodatkiem **bis** przy numerze kartki — do potwierdzenia przylotów na obszar państwa następnego.

Ewentualne straty z racji nadużyć, wobec przyjętego systemu gwarancyj, są w zupełności zabezpieczone. W razie nadużycia, władza żąda opłaty cła od aeroklubu własnego, ten ostatni ma regres do aeroklubu państwa obcego, którego członek popełnił nadużycie, względnie do międzynarodowego związku aeroklubów (przy książeczkach), aerokluby zaś, które wydały dokument celny, mają regres i możność uzyskania zadośćuczynienia materjalnego od zainteresowanego członka.

Chociaż wspomniane rozporządzenie, oprócz spraw celnych lotnictwa turystycznego, normuje również i sprawy celne innych odgałęzień lotnictwa, poprzestaniemy w niniejszym artykule jedynie na rozważeniu tych przepisów, które mają bezpośredni związek z turystyką lotniczą.

Normy rozporządzenia, dotyczące lotnictwa turystycznego, przedstawiają się w skrócie następująco:

1) **Przepisy ogólne.** Przelot przez granicę może się odbywać jedynie w miejscowościach do tego przeznaczonych i *podanych do publicznej wiadomości*. W razie naruszenia tego, odnośne organa wydają nakaz niezwłocznego lądowania na najbliższem lotnisku celnem. Dalsza podróż może się odbywać jedynie po zbadaniu przyczyny nieprawidłowego przelotu i to na zasadzie zezwolenia władz. Nakaz lądowania może być wydany również i w wypadku podejrzenia o przemytnictwo.

Przy wydawaniu nakazu mają zastosowanie postanowienia rozporządzenia o sygnalizacji lotniczej. Niewykonanie nakazu grozi zastosowaniem sankcyj zmuszenia do lądowania, przewidzianych w odnośnem rozporządzeniu. Lądowanie i odlot winny się odbywać na lotniskach celnych; są to lotniska, przeznaczone do odpraw celnych przez władze państwowe *w drodze publicznego obwieszczenia*. Pierwsze lotnisko lądowania przy przylocie z zagranicy jest lotniskiem wejściowem, ostatnie przed odlotem zagranicę — wyjściowem. Wyjątkowo lądowanie może być dozwolone na innych lotniskach pod warunkiem otrzymania zezwolenia od właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, wydanego w porozumieniu z właściwą dyrekcją ceł. Statki powietrzne podlegają odprawie celnej na ogólnej zasadzie, jeżeli umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

Urzędy celne prowadzą specjalne rejestry ruchu zagranicznego statków powietrznych. Lądowanie pomiędzy granicą, a lotniskiem celnem przed odprawą przylotową, względnie po odprawie odlotowej — wzbronione. Wyrzucanie przedmiotów nieodprawionych, z wyjątkiem konieczności ratowania podróżnych i załogi — wzbronione. O wyrzuconym ładunku należy zameldować na najbliższem lotnisku celnem. i postarać się o jego odnalezienie i dostarczenie w ciągu 7 dni od daty wyrzucenia urzędowi celnemu, względnie przedstawić dowód zniszczenia. Podróżni korzystają z tych samych ulg celnych, co i przy innych środkach lokomocji. Do czasu załatwienia formalności celnych zawiadowca portu nie ma prawa wypuścić samolotu ani też poświadczać dziennika podróży.

Przy przelocie dowódca statku powinien niezwłocznie po wylądowaniu przedstawić przybyłemu urzędnikowi celnemu dziennik podróży oraz wskazać wszystkie pomieszczenia i skrytki na statku, ponadto obowiązany jest przypilnować, żeby nikt

z podróżujących statkiem nie oddalił się, ani też nic nie zostało usunięte przed przybyciem urzędnika celnego.

Po sprawdzeniu dokumentów urzędnik odprawia statek, przyczem w razie stwierdzenia niezgodności spisuje z dowódcą statku protokół w 2-ch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje dowódca. Dziennik podróży powinien mieć poświadczenie zagranicznego urzędu celnego lotniska odlotu.

Przy odlocie: Dowódca przedstawia dziennik i wskazuje pomieszczenie i skrytki statku. Na dowód odprawy urzędnik poświadcza dziennik podróży, bez czego odlot jest wzbroniony.

2) **Zabezpieczenie celne.** Zagraniczne statki, przybywające na czasowy pobyt podlegają odprawie warunkowej za zabezpieczeniem celnem. Pobyt ich w kraju nie może trwać dłużej niż rok. Należności celne ustala się według własnej wagi statku na podstawie dziennika podróży. *Wolne są od zabezpieczenia celnego:* zagraniczne statki przelatujące tranzytem z lądowaniem w Polsce, pozostają one jednak pod nadzorem celnym (raidy i konkursy) oraz *zagraniczne statki odprawiane na podstawie międzynarodowych książeczek z granicznemi przepustkami lotniczemi (carnet des passages en douanes).* Pobrane zabezpieczenie urzędy zwracają według odnośnych przepisów rachunkowych, po otrzymaniu dowodu wyjścia statku z granic kraju. Dla statków polskich udających się zagranicę dziennik podróży, poświadczony przez urzędnika celnego przy odlocie, stanowi dokument, na którego podstawie nie pobiera się cła przy powrocie, o ile nieprzerwany pobyt zagranicą nie przekroczył jednego roku.

Jak z powyższego wynika, *władze polskie przyjęły jedynie system książeczek z lotniczemi przepustkami granicznemi;* tryptyki pominięto.

3) **Materjały pędne, smary i części zamienne.**

Materjały pędne i smary na statku w chwili przylotu są wolne od cła, jednakże w ilości nieprzewyższającej zapasu potrzebnego do zakończenia podróży wskazanej w dzienniku podróży. Sprowadzone z zagranicy silniki i części zamienne do naprawy statku zagranicznego są odprawiane warunkowo za zabezpieczeniem, które zwraca się po stwierdzeniu, iż zostały one wbudowane na statek, a uszkodzone zostały wywiezione zagranicę. Zwolnienia te stosuje się jedynie do statków tych państw, które traktują analogicznie statki polskie. Wmontowane do statku polskiego zagranicą silniki i części zamienne należy niezwłocznie po przylocie zgłosić na lotnisku wejściowem do odprawy i opłacić cło. Wywiezione z Polski silniki i części zamienne do naprawy polskiego statku zagranicą, odprawia się warunkowo.

4) **Przymusowe lądowanie.**

a) *Przy przylocie:* dowódca statku, który wylądował przymusowo przed odprawą, obowiązany jest niezwłocznie po wylądowaniu zawiadomić o tem najbliższy urząd celny, a w razie trudności — najbliższe organa skarbowe, ochrony granicy, policyjne, względnie miejscowy zarząd gminy. Do czasu przybycia jednego z wymienionych organów, dowódca statku jest obowiązany przypilnować, by nikt ze statku nie oddalił się, ani też nic nie było zabrane z wyjątkiem pożywienia i rzeczy osobistego użytku. Jeżeli dowódca nie ma możności, wskutek nieprzezwyciężonych trudności, zawiadomić wspomnianych organów, może odlecieć dalej, lecz na najbliższem lotnisku celnem obowiązany jest zameldować o międzylądowaniu i wyjaśnić powody tego lądowania. Jeżeli organa wspomniane przybędą, mają one prawo dokonać rewizji statku, sprawdzić dokumenty oraz wziąć statek pod dozór, a ładunek na przechowanie. Jeśli niema przeszkód na dalszy lot, organa te mogą zezwolić na kontynuowanie podróży po odnotowaniu w dzienniku podróży daty i miejsca przymusowego lądowania, oznaczając jednocześnie lotnisko, na którem statek winien wylądować i wyjaśnić powody przymusowego lądowania. Przy lotach tranzytowych wyznacza się lotnisko, na którem miał statek lądować, w pozostałych wypadkach — najbliższe lotnisko w linji lotu.

Jeżeli statek nie może dalej lecieć, wspomniane organa dokonywują odprawy według odnośnych przepisów.

b) *Przy odlocie* — obowiązuje mniej więcej analogiczne postępowanie, z tą różnicą, że organa bądź zezwalają na odlot zagranicę, bądź, w wypadkach uzasadnionego podejrzenia, zawracają statek na lotnisko odlotu. Jeżeli dowódca nie jest w stanie zawiadomić wspomnianych organów, powinien sam zawrócić na lotnisko ostatniego odlotu i tam zameldować o przymusowem lądowaniu, udzielając odnośnych wyjaśnień. Statek taki, przed ponownem udzieleniem zezwolenia na odlot zagranicę, może być poddany ponownej odprawie.

c) Na statek, który wylądował przymusowo, nie wolno przyjmować ani osób, ani rzeczy, poza temi, które były na nim w czasie lądowania przymusowego; dopuszczalna jest jedynie zmiana załogi — i to za zgodą organów urzędowych, — co winno być odnotowane w dzienniku podróży przez te organa. Koszty powstałe naskutek prymusowego lądowania zagraniczne statki turystyczne opłacają jedynie wtedy, gdy w państwach, do których one należą są pobierane analogiczne opłaty od statków polskich. W razie zawrócenia z drogi na lotnisko celne odlotu, należy o tem zameldować organom celnym i policji, a statek może być poddany ponownemu sprawdzeniu.

Jak z powyższego wynika, lądowanie przymusowe zostało w rozporządzeniu potraktowane liberalnie. Uczyniono tak ze względu na to, że rzeczywiście mogą zdarzyć się w praktyce i zdarzają się wypadki, gdy pilot lądujący przymusowo nie jest w stanie zawiadomić o tem odnośnych organów.

5) **Carnet de passages en douanes,** wydawane przez kluby, należące do F. A. I., będą honorowane przez polskie urzędy celne na podstawie osobnego rozporządzenia Ministra Skarbu Aeroklub R. P. złoży odnośne gwarancje. Aeroklub R. P. przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za ewentualne należności celne i inne, które w odpowiednich wypadkach nadużyć będzie uiszczać w ciągu 30 dni od daty wezwania. Statki, wprowadzone na podstawie książeczek, nie mogą być sprzedawane, oddawane na skład, wystawy lub używane do wykonywania przewozów zarobkowych. Z książeczek tych w Polsce nie mogą korzystać osoby zamieszkałe na obszarze R. P. z wyjątkiem korzystających z immunitetów dyplomatycznych. Książeczki wydane przez kluby zagraniczne, nienależące do F. A. I., nie będą honorowane.

Po tem następuje w rozporządzeniu szczegółowy opis książeczki.

Książeczka upoważnia do wprowadzenia do Polski na jeden rok statku wraz z należącemi do niego przyrządami bez osobnego zabezpieczenia, pod warunkiem powrotnego wyprowadzenia przed upływem ważności książeczki, po uprzedniem dokonaniu odprawy celnej odlotowej. Książeczka służy do wielokrotnych przylotów i odlotów w terminie jej ważności. Statek może być wwieziony również przy pomocy środków transportowych. W przypadkach zasługujących na uwzględnienie, na wniosek Aeroklubu R. P., ważność jej może być przedłużona o 30 dni przez Dyrekcję Ceł. O przedłużeniu należy zawiadomić urząd celny wejściowy. Sposób postępowania jest następujący: przy przylocie urzędnik celny po sprawdzeniu książeczki i statku oraz po wypełnieniu i poświadczeniu odnośnych rubryk, wyrywa odcinek parzysty, a książeczkę zwraca stronie; przy odlocie postępowanie jest jak wyżej, urzędnik wyrywa odcinek nieparzysty i zatrzymuje.

Ponieważ odlot statku powietrznego po odprawie przy locie zagranicę nie stanowi dla władz celnych zupełnego dowodu ostatecznego wyjścia tego statku zagranicę, albowiem statek ten może pomiędzy lotniskiem odlotowem a granicą wylądować bądź to naumyślnie, bądź też przymusowo i pozostawać nadal w kraju przez czas nieograniczony, w książeczkach lotniczych przepustek granicznych wprowadzono ponadto nieparzyste kartki dodatkowe, oznaczone tym samym numerem, co i kartka odlotowa, jednakże dla odróżnienia przy numerze znajduje się do-

datek „bis". Nieparzyste kartki (przepustki) z dodatkiem bis służą do potwierdzenia przylotu statku powietrznego zagranicę, czyli stanowią zupełny i dostateczny dowód wyjścia statku z obszaru celnego danego państwa. Praktycznie sposób postępowania jest następujący: np. przylatującemu do Polski samolotowi urząd celny polski wypełnia tę kartę, odrywa odcinek tej karty, przesyła go na koszt osoby zainteresowanej urzędowi celnemu zagranicznemu ostatniego lotniska odlotu jako dowód przybycia statku do Polski. Analogicznie powinny postępować urzędy celne wejściowe zagraniczne w odniesieniu do statków powietrznych przybywających bezpośrednio z Polski.

Wypełnienie i wysłanie odcinka bis jest bardzo ważne, albowiem jego nieodesłanie może wywołać żądanie przez władze celne opłaty cła, co w konsekwencji może narazić opieszałego członka klubu na nieprzyjemne konsekwencje i komplikacje, a sam klub na brak zaufania ze strony władz celnych. Szczególnie powinni o tem pamiętać polscy piloci-turyści, dla których omawiana sprawa jest inowacją.

Otrzymany od zagranicznego urzędu celnego odcinek bis, potwierdzający przylot na obszar państwa obcego, urząd celny wyjściowy przesyła wraz z zatrzymanym odcinkiem odlotowym urzędowi celnemu wejściowemu w celu przekonania go, że odlot statku nastąpił w terminie ważności książeczki. Jeżeli urząd wyjściowy (odlotu) nie otrzyma potwierdzenia z zagranicy, zawiadamia o tem urząd wejściowy (przylotu), który wszczyna postępowanie mające na celu ściągnięcie należności celnych.

Postępowanie winno być również wszczęte, jeżeli urząd celny wejściowy (przylotu) nie otrzyma w ciągu 30 dni zawiadomienia o odlocie statku z Polski. W razie stwierdzenia braków przy odlocie, sporządza się protokół z jednoczesnem przeprowadzeniem odnośnych adnotacyj w książeczce. Protokół taki przesyła się urzędowi celnemu wejściowemu (przylotowemu) celem ściągnięcia należności celnych. W razie przekroczenia terminu ważności książeczki, ściąga się należności celne, o ile przekroczenie nie będzie mniejsze od 3-ch dni.

Jeżeli statek na obszarze Polski uległ wypadkowi, a następnie zniszczeniu, należności celne, po przeprowadzeniu przepisanej procedury, umarza się.

W wypadkach zagubienia książeczki należy zameldować o tem wyjściowemu urzędowi celnemu, podając nazwę wejściowego urzędu oraz datę odprawy przylotowej. Urząd wyjściowy w tym wypadku sporządza protokół w 3-ch egzemplarzach, z których jeden zatrzymuje sobie, a dwa wręcza stronie. Strona winna postarać się, by jeden egzemplarz protokółu został poświadczony przez zagraniczny urząd celny wejściowy bezpośrednio po odlocie z Polski, a następnie odesłany polskiemu urzędowi wyjściowemu.

W końcu należy zaznaczyć, że polscy piloci turyści powinni dokładnie zapoznać się z tem rozporządzeniem, a w szczególności ze sposobami postępowania z opisanemi książeczkami, albowiem system tych książeczek, ustanowiony międzynarodowo, jest wszędzie ten sam, i to, co zostało ustanowione w Polsce w odniesieniu do pilotów zagranicznych, będzie prawie w tych samych rozmiarach obowiązywało pilotów polskich zagranicą.

G. Kijkowski.

MIĘDZYNARODOWY REKORD SZYBKOŚCI NA RWD-7

Gdy ustanowiliśmy w 1929 roku pierwszy polski międzynarodowy rekord na płatowcu RWD — 2, wiedzieliśmy, że nie będzie on długo zapisany na liście rekordów i wkrótce zostanie pobity przez inny płatowiec, który zrobi większą wysokość.

Przewidywania nasze spełniły się w parę miesięcy później i nic dziwnego, gdyż płatowiec RWD—2 był wtedy prototypem, zaś silnik Salmson 40 KM w chwili, kiedy ustanawialiśmy rekord, miał za sobą około 200 godzin pracy.

Jednocześnie ustanowiono parę rekordów w tejże samej klasie (II kategorja — samoloty turystyczne dwumiejscowe z wagą własną do 280 kg.), które wydawały nam się możliwe do pobicia.

Rekordy te były osiągane także z silnikami Salmson 40 KM., jednak były to specjalne silniki tego typu, no i, w szczególności, rekordy francuskie były wykonywane pod specjalną opieką fabryki Salmsona.

Rozważając możliwości konstrukcyjne budowy samolotu turystycznego II-ej kategorji, któryby był przystosowany do pobicia paru rekordów, w szczególności wysokości i szybkości, zastanawialiśmy się długo nad wyborem silnika, który miał być wbudowany w powyższy płatowiec.

Mimo pewnego zaufania, jakim darzymy silniki Salmson 40 KM., i pewnego sentymentu, jaki doń czujemy, gdyż dzięki niemu święciliśmy sporo sukcesów na licznych zawodach lub rajdach, z przykrością musieliśmy odrzucić możliwość wykorzystania jego w tym wypadku. Skazani na silnik seryjny, musieliśmy wybrać motor mocniejszy, aby w ten sposób dorównać silnikom jedynie nominalnie o słabszej mocy.

Ponieważ jednocześnie nawet marzyć nie można było o możliwości zakupna specjalnego silnika do tego celu; silnika jakkolwiek seryjnego, jednak odpowiadającego przedewszystkiem swą mocą, zdecydowaliśmy się na wykorzystanie silnika Genet o mocy 80 KM., który dwa lata temu otrzymaliśmy, jako subsydjum od Zarządu Głównego L. O. P. P.



Por. pil. F. Żwirko (z prawej) i inż. St. Prauss, którzy w dn. 7.VIII. osiągnęli na RWD-7 rekordową dla II kat. samol. turyst. wysokość 5996 m.

Mieliśmy silnik i płatowiec cały konstrukcyjnie opracowany, lecz brakowało pieniędzy na budowę. Mimo to, przystąpiliśmy według naszego dotychczasowego zwyczaju, w styczniu b. r. do budowy płatowca, który miał wyjść jako typ RWD—7, różniąc się od płatowca RWD—2 wmontowaniem innego silnika i drobnemi zmianami konstrukcyjnemi.

Jednocześnie postaraliśmy się zainteresować płatowcem p. pułk. inż. Filipowicza, naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który, po przedstawieniu możliwości pobicia na RWD—7 paru rekordów międzynarodowych, dzięki osobistym staraniom u Pana Ministra Komunikacji uzyskał na budowę subwencję w wysokości 10.000 zł. oraz obietnicę ewentualnego kupna płatowca przez Ministerstwo Komunikacji.

Jakkolwiek subwencja w tej wysokości nie pokrywała kosztów całej budowy, byliśmy już pewni, że dokończymy ją, rachując — jak zawsze — na pomoc instytucji i ludzi, którym chodzi o rozwój naszego lotnictwa.

Gdy otrzymaliśmy w pierwszych dniach kwietnia pierwszą zaliczkę, roboty poszły w szybkiem tempie.

Przez cały czas budowy, śmiało można rzec — najważniejszym przyrządem kontrolnym była waga. Ponieważ zastosowaliśmy silnik mocniejszy, którego waga różniła się o 30 kg. od Salmsona, zaś seryjna RWD—2 z Salmsonem ważyła 260 kg, wynikało, iż musimy zaoszczędzić conajmniej 10 kg. na konstrukcji, gdyż inaczej wyjdziemy z kategorji przez przekroczenie wagi 280 kg. Pozatem, chodziło o wybudowanie jaknajlżejszej konstrukcji, gdyż wpłynie to na polepszenie wyników w locie.

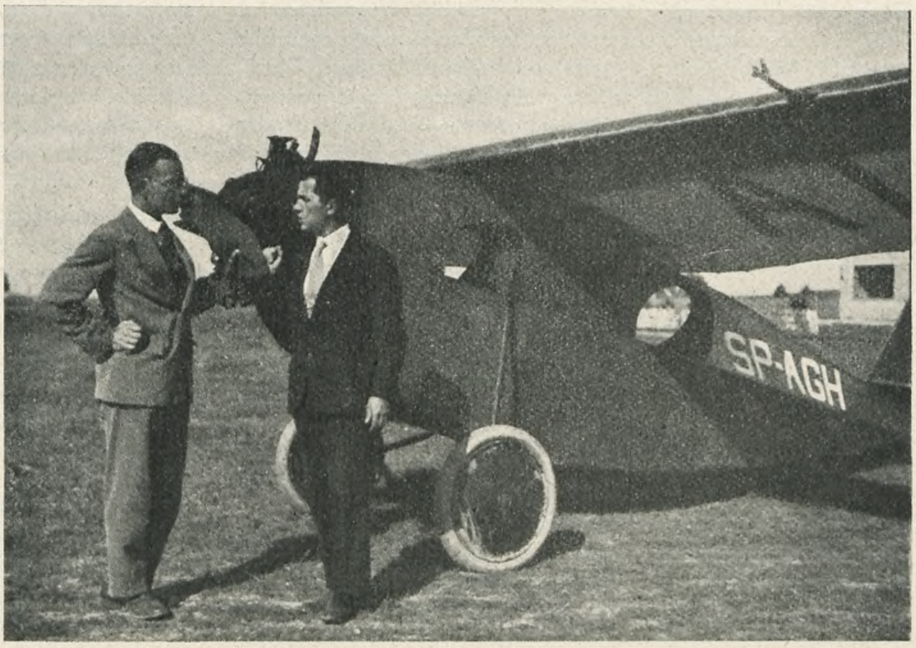
Osiągnęliśmy pod tym względem wynik rekordowy, gdyż RWD—7 waży zaledwie 245 kg, a więc jest lżejsza o 15 kg. od RWD—2.

RWD—7 wyszła z warsztatu w końcu lipca. Po 2-tygodniowym okresie prób w locie postanowiliśmy przystąpić do pobicia rekordu.

Po pomyślnym wyniku próby pobicia rekordu wysokości, w dniu 7 sierpnia b. r. przez por. pil. F. Żwirko, przystąpiliśmy do przygotowań, koniecznych przy próbie bicia rekordu szybkości.

Należało wynaleźć w tym celu bazę o długości 100 km. i postarać się o dokładne wyliczenie jej przez instytucję państwową do tego upoważnioną. Baza ta może mieć kształt trójkąta lub linji prostej o długości około 50 km, którą należy przelecieć tam i z powrotem.

Ponieważ przy ustanawianiu rekordu szybkości jest rzeczą nadzwyczaj ważną dla pilota, aby miał przez cały czas lotu możność sprawdzania, czy leci po linji prostej, — wybraliśmy linję prostą, przy torze kolejowym Warszawa—Skierniewice, na długości około 50 km, począwszy od stacji Czechowice do mostu na rzece Rawce. Nie odchyla się ona wiele od linji prostej, umożliwiając dzięki temu korygowanie.



Pilot inż. J. Drzewiecki i p. Jerzy Wędrychowski, zdobywcy międzynarodowego rekordu szybkości II kat. samolotów turystycznych na RWD-7.

Chcąc sprawdzić, czy bazę wybraliśmy dobrze, polecieliśmy z inż. Drzewieckim w niedzielę, w dniu 9 sierpnia. Pragnęliśmy zwłaszcza obejrzeć most na rzece Rawce, nad którym wypadnie zrobić wiraż i zwrot o 180°.

Z przelotu trasy byliśmy zadowoleni. Martwiło nas tylko, iż leży ona w kierunku takim, że prawie zawsze jest narażona na boczny zachodni wiatr, który pogorszy w pewnym stopniu wyniki.

Decydujemy się jednak bezwzględnie na powyższą trasę i staramy się o możliwie szybkie oficjalne zatwierdzenie jej długości.

Dzięki nadzwyczaj przychylnemu potraktowaniu sprawy przez kpt. Biernackiego z Wojskowego Instytutu Geograficznego, mieliśmy w przeciągu 3 dni dokument, stwierdzający długość powyższego odcinka, wyliczoną przy pomocy punktów trygonometrycznych z planu 1:25.000 przy uwzględnieniu kulistości ziemi — tak jak to wymagają przepisy F. A. I.

Długość odcinka wynosiła 50,7 km. Należało go przelecieć tam i z powrotem, przyczem winniśmy pobić poprzedni rekord, wynoszący 168,02 km/godz., o 8 km., a więc osiągnąć szybkość nie mniejszą, niż 176,02 km.

Rekord powyższy należy do Francji. Ustanowiony był w dniu 13 lutego 1931 r. przez Saiet i Quintaa na płatowcu Farman 230 z silnikiem Salmson 40 KM.

Poprzedni rekord szybkości, pierwszy w tej kategorji, należał również do Francji. Ustanowiony był w dniu 27 grudnia 1930 r. przez pil. Reginensi i Viscaya, taksamo na płatowcu Farman 230 z silnikiem jak wyżej. Rekord ten wynosił 150 km/godz.

Po porozumieniu się z Aeroklubem Rzeczypospolitej Polskiej, którego komisja pod przewodnictwem p. mjra B. Kwiecińskiego przeprowadzała kontrolę rekordu, postanawiamy wykonać próbę w środę, dnia 12 sierpnia, o możliwie późnej godzinie, ze względu na to, iż wieczorem wiatr przeważnie słabnie.

Jakkolwiek w dniu oznaczonym przez cały dzień był wiatr dosyć silny, nie chcemy odkładać próby, gdyż przepowiednie meteorologiczne mówią o nadchodzących deszczach.

Po zważeniu płatowca i załogi, komisja kontrolująca zaplombowała dodatkowy balast, wynoszący 8 kg., który dopełniał wagę załogi do przepisowych 150 kg.

Kontrolę rekordu przeprowadzały 2 komisje. Komisja główna znajdowała się przy stacji Czechowice i zaopatrzona była w nadzwyczaj kosztowny i precyzyjny chronometr, na którym stopowano czas przelotu naszego w kierunku na Skierniewice oraz nasz powrót. Druga komisja, mająca swój posterunek na moście na rzece Rawce, miała za zadanie stwierdzić, czy prawidłowo zawróciliśmy.

Startujemy o godz. 18 min. 20. Po paru minutach zużytych na rozgrzanie silnika nad lotniskiem, pilot, inż. Drzewiecki, kieruje się na Włochy, nad któremi robi wiraż, aby wejść na tor skierniewicki. Natychmiast po wirażu silnik zaczyna pracować na pełnym gazie, aby na-

brać szybkości jeszcze przed wejściem na bazę.

Ponieważ lecimy na 20 m, widok pod nami zmienia się szybko, a tor, który mamy obok siebie, pomaga świetnie przy orjentacji.

Z maksymalną szybkością mijamy komisję kontrolną i widzimy dokładnie chwilę, w której mjr. Kwieciński naciska stoper chronometra.

Ponieważ mam ze sobą stoper, zaczynam i ja liczyć sekundy przelotu nad punktami orjentacyjnemi, dla których wyliczyłem i zanotowałem dokładnie odległość oraz czas przy różnych szybkościach.

Pierwszym punktem jest stacja Brwinów. Czas od początku — 4 min. 30 sek. Odpowiada to 173 km./godz., a więc szybkość zamała do pobicia rekordu. Jednak przypuszczam, iż płatowiec nie rozwinął jeszcze największej szybkości.

Nad Milanówkiem lecimy poniżej 20 m, to też ludzie podnoszą głowy obserwując nas z zainteresowaniem. Przelatujemy nisko nad placami tennisowemi, gdzie odbywają się jakieś rozgrywki, gdyż widzimy sędziów siedzących na wysokich krzesełkach, nie wiele niżej pod nami. Wypatrujemy, czy obok nas nie przeleci piłka tennisowa. Spostrzegamy jednak, że gra jest przerwana — i pewno z naszej przyczyny.

Zaraz za Milanówkiem pojawia się Grodzisk, nad którym przelatujemy z szybkością 174,5 km./godz., a więc z nieco poprawioną.

Po 2-ch minutach widzimy na horyzoncie Żyrardów. Z powodu dość wysokich zabudowań fabrycznych — musimy lecieć wyżej.

Teraz mamy już szybkość 178 km./godz. wystarczającą do pobicia rekordu.

Nie chcę dawać o tem znać pilotowi, wiedząc jak bardzo jest zajęty pilotowaniem na tak niskiej wysokości.

Za Żyrardowem wpadamy na lasy, nad któremi zaczyna ciskać tak, że co chwilę znajdujemy się parę metrów wyżej lub niżej, prawie nad samemi drzewami.

Silnik pracuje równo, wysokim, dźwięcznym tonem 2.500 obrotów na minutę tak, iż słyszy się tylko jego jednostajny i równomierny szum.

Wpadamy wreszcie nad lasek, za którym znajduje się Rawka, a na moście — punkt kontrolny.

W lesie, obok leśniczówki, widzę Tatrę, która miała przywieźć komisję. Cieszę się, bo obawialiśmy się, że komisja nie zdąży.

Za kilkanaście sekund spostrzegamy chorągiew z barwami A. R. P., którą mamy okrążyć jaknajbliżej. Na wirażu tym tracimy parę sekund i trochę szybkości tak, iż przy połowie całej bazy mamy 176 km/godz.

Jestem jednak pewny, iż szybkość nadrobimy, o ile, ma się rozumieć, silnik będzie tak nadal pracować, jak dotychczas.

To też z niepokojem wsłuchuję się teraz w grę silnika. Pracuje bez zarzutu.

Pod nogami, które mam oparte na zamocowaniu silnika, wyczuwam rytmiczne drgania, zwiększające się, gdy chwilami zaczyna nas silniej rzucać.

Przelatujemy z powrotem nad Żyrardowem i po kolei mijamy pociągi, które raz zostawiliśmy za sobą.

Nad Żyrardowem mamy 177,6 km./godz. Szybkość ta stale teraz wzrasta. Nad Grodziskiem mamy już 179,8 km.

Mijamy stacyjki i letniska, nad któremi przelatywaliśmy parę minut temu i widzimy, że wzbudzamy sensację swym niskim lotem.

Zpowrotem rzuca nas bardzo, szczególnie w okolicach Brwinowa, nad którym mamy 180 km./godz.

Za Brwinowem wypatrujemy kominów fabryki Ursus i gdy na stoperze mam 32 minuty lotu, spostrzegam na horyzoncie Czechowice, a w $1^1/_2$ minuty potem mijamy punkt kontrolny i widzimy, jak mjr. Kwieciński zaznacza machnięciem ręki nasz przelot powrotny.

Cały lot trwał 33 minut 34,8 sekund, co odpowiada szybkości 180,8 km./godz.

Po przesłaniu przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej do F. A. I. dokumentów, rekord został zatwierdzony i wciągnięty na oficjalną listę rekordów międzynarodowych. Jednak szybkość została zredukowana na 178 km./godz., gdyż bazę naszą, o długości 101,4 km., przyjęto za 100-kilometrową i stąd szybkość zmniejszyła się o blisko 3 km./godz.

Jerzy Wędrychowski.

III-ci LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Do zawodów zgłosiło się w dniu startu 9 samolotów. Ściśle tyle, ile w roku ubiegłym. 5 należało do Aeroklubu Warszawskiego, 2 do Śląskiego, 1 do Krakowskiego i 1 do Gdańskiego. Nie brały udziału przedtem zapowiadane: 1 z Białej i 2 z Krakowa (1 Klubu i 1 Sekcji Kolejowej). Nie przybyła również maszyna z Pilzna, która miała — jako jedyna zagraniczna — brać udział w zawodach. Przylecieli natomiast w charakterze gości, na komunikacyjnym Junkersie F13, stanowiącym własność Klubu, Czesi z Aeroklubu Morawskiego, pp. red. Komenda, Salbaba, Taborsky i Nikodym. Dzięki staraniom A. W. przyglądali się zawodom także Estończycy, pp. Thomson i Habel, szkolący się w Polsce w pilotażu.



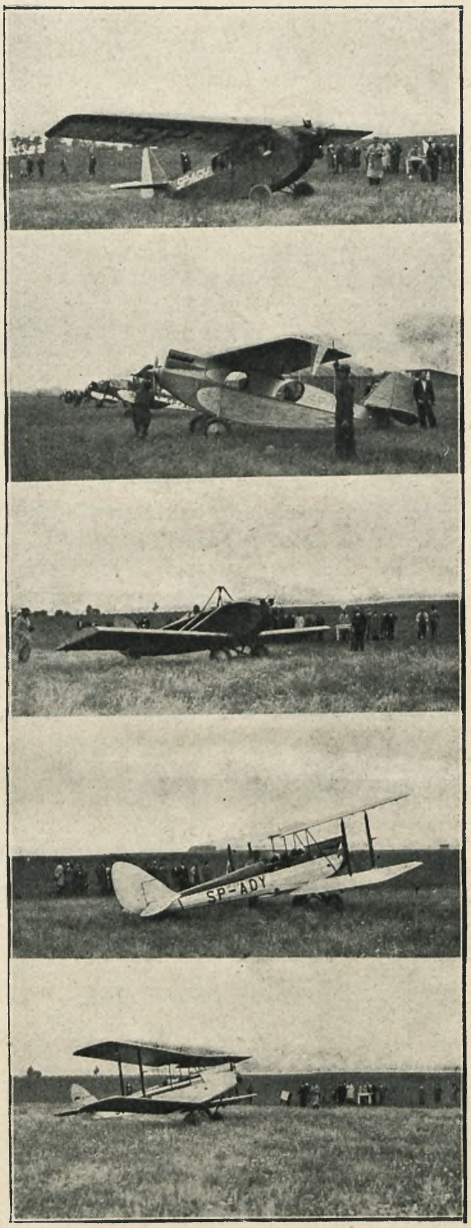
Przed startem do lotu okrężnego.

W pierwszym dniu zawodów, 15 sierpnia, przy pogodzie wietrznej i deszczowej, wystartowały samoloty do lotu okrężnego na trasie: Kraków — Mielec — Częstochowa — Katowice — Nowy Targ — Kraków, długości przeszło 500 km (w regulaminie mylnie podawano 444). W tegorocznych zawodach trasa była powiększona o jedno lądowanie — w Mielcu — i biegła w odwrotnym kierunku, co wydaje się właściwsze.

Wyniki szczegółowe III-go Lotu Południ.-Zachodniej Polski.

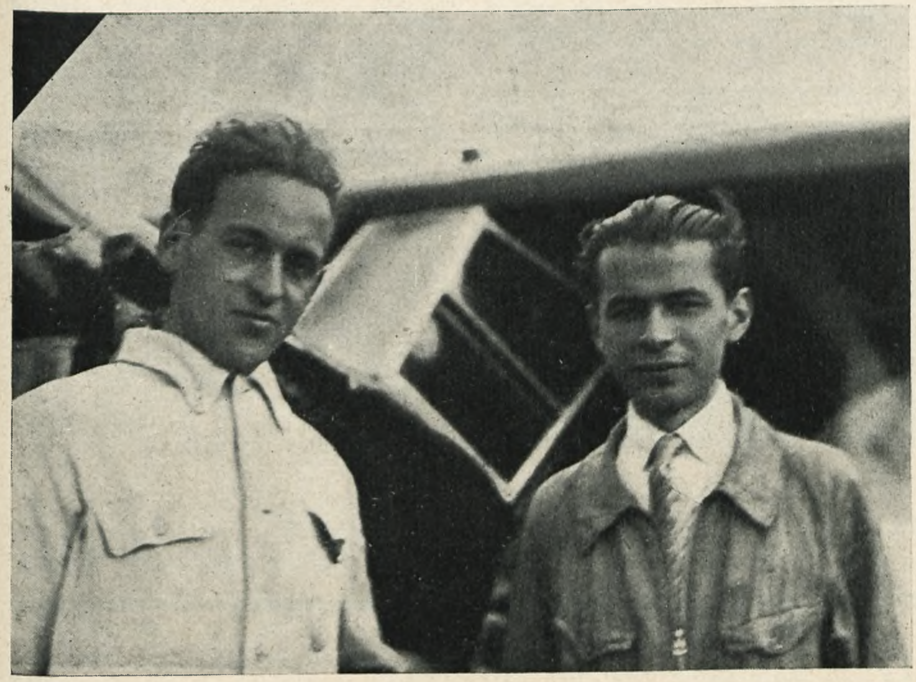
Nr. konkursowy	Załoga (pilot i towarzysz)	Klub	Samolot (płatowiec i silnik)	Raid: P-kty za przebycie trasy	Raid: P-kty za szybkość	Raid: P-kty za regularność	Start: Wyczyn	Start: P-kty	Wysokość: Wyczyn (czas wzn. na 1500 m.)	Wysokość: P-kty	Lądowanie P-kty	Trójkąt regularności P-kty	Razem punktów: Dodatnich	Razem punktów: Ujemnych	Razem punktów: Różnica	Spółczynnik dla pilota	Ilość punktów po uwzględn. spółczynnika	Miejsce w ogólnej klasyfikacji
1	Por. Mieczysław Pronaszko Inż. Stanisław Wigura	Warszawski (wł. Sekcja Lot.)	RWD—5 Cirrus Hermes 104	+500	+26,5	—46	*95 m*	+115	*6 min.*	+76,6	+70	0	788,1	46	**742,1**	0,9	**667,89**	I
2	Prof. Tadeusz Pruszkowski Helena Okołowiczowa	Warszawski	D. H. Moth D. H. Gipsy 85	+500	+ 8	—44	*120 m*	+97	*10 min.*	+49	0	— 8	654	52	**602**	0,8	**481,60**	III
3	Jan Sołtykowski Adam Semkowicz	Krakowski	S—1 Cirrus M. III 85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
4	Inż. Jerzy Drzewiecki Jerzy Wędrychowski	Warszawski (wł. Sekcja Lot.)	RWD—7 A. S. Genet 80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
5	Por. inż. Robert Hirszbandt Pos. Jan Rudowski	Warszawski	PZL—5 Cirrus M III 85	+500	+12,5	— 2	*120 m*	+115,5	*1[illegible] min.*	+45	+70	—10	743	12	**731**	0,9	**657,90**	
6	Władysław Korbel Zbigniew Oleński	Warszawski	RWD—4 Cirrus Hermes 104	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
7	Leonard Satel Edward Sopora	Śląski	RWD—4 Cirrus M III 85	+500	+18	—10	*100 m*	+135,5	*8 min.*	+71,1	+70	0	794,6	10	**784,6**	0,6	**470,76**	IV
8	Kpt. Zbigniew Babiński (sam)	Gdański	JD—2 Anzani 45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
9	Józef Bargiel Pawlitta	Śląski	D. H. Moth D. H. Gipsy 85	+500	+ 9,5	0	*100 m*	+124,5	*9 min.*	+58,1	+70	0	762,1	0	**762,1**	0,6	**457,26**	V

Starty rozpoczął por. Pronaszko na RWD-5. Za nim wylecieli w odstępach pięciominutowych: prof. Pruszkowski na Moth'ie, p. Sołtykowski na S-1, inż. Drzewiecki na RWD-7, por. Hirszbandt na PZL-5, p. W. Korbel na RWD-4, p. Satel na RWD-4, kpt. Babiński na JD-2 oraz, jako ostatni, p. Bargiel na Moth'ie.



Start do lotu okrężnego: RWD-7, RWD-4, JD-2, Moth śląski, Moth prof. Pruszkowskiego.

Lot wykonali zgodnie z regulaminem pp.: por. Pronaszko, Satel, Hirszbandt, prof. Pruszkowski i Bargiel. P. Sołtykowski pozostał w Mielcu, uszkodziwszy lekko podwozie przy lądowaniu na nierównym skraju lotniska. Po przeprowadzeniu remontu na miejscu, pilot przybył do Krakowa następnego dnia. Inż. Drzewiecki, lecący na RWD-7, zmuszo-



Zwycięska załoga: por. pil. Mieczysław Pronaszko i inż. Stanisław Wigura.

ny był wskutek źle funkcjonującego silnika wylądować przymusowo pod Pacanowem. Samolot wrócił bezpośrednio do Warszawy. P. Korbel rozbił się w Katowicach. Wypadek nastąpił zaraz po starcie (na las i pagórki) wskutek defektu motoru, powodując prawie doszczętne zniszczenie płatowca. Załoga wyszła bez obrażeń. Kpt. Babiński, mimo stale źle działającego silnika (stary Anzani), odbył przelot na trasie Kraków — Mielec — Częstochowa — Katowice — Kraków, z pominięciem Nowego Targu, na czterech cylindrach, przy jednym nieczynnym, uzyskując ogólne uznania. Z konkursu był jednak wyeliminowany. Należy zaznaczyć, że kpt. Babiński miał już silnik źle działający w drodze z Bydgoszczy do Krakowa. To zmusiło go do pozbycia się w okolicy Gniezna pasażera i odbywania dalszego lotu solo.



Profesor Tadeusz Pruszkowski i Władysław Korbel (pilot warszawskiej RWD-4).

Triumfatorem w próbie lotu okrężnego byli pp.: Bargiel i por. Hirszbandt. Pierwszy — jak przystało na pilota L. L. „Lot" — odbył raid ze 100% regularnością. Por. Hirszbandt otrzymał zaledwie 2 punkty ujemne, gdy jego konkurenci mieli 44 — 46.

Następnego dnia odbyły się pozostałe próby, a więc: lądowanie w kole, start, wysokość i najciekawsza — przelot na „trójkącie regularności".

Próbę lądowania wykonali: por. Pronaszko, inż. Hirszbandt, Satel i Bargiel.

W starcie najlepszy wynik uzyskał Pronaszko, następnie Bargiel i Satel.

„Trójkąt regularności" polegał na przebyciu trasy Lotnisko — Kopiec Kościuszki — Kopiec Krakusa — Lotnisko (17,3 km razem) w czasie podanym przez zawodnika. Za przyśpieszenie lub opóźnienie liczono punkty ujemne (1 punkt za sekundę różnicy). Lecieć trzeba było po linji prostej.

Z próby tej wyszli bez punktów ujemnych pp.: Bargiel, Satel i Pronaszko. Por. Hirszbandt, posiadający dotąd szanse zdobycia pierwszego miejsca w ogólnej klasyfikacji, otrzymał 10 punktów „karnych", prof. Pruszkowski — 8.

Wreszcie w próbie wysokości znowu przodowali: por. Pronaszko i piloci komunikacyjni. Por. Hirszbandt otrzymał 45 punktów, prof. Pruszkowski 49.

W ostatecznej klasyfikacji, gdyby była ona bezwzględna (bez handicapu) pierwsze miejsce przypadłoby p. Satelowi (784,6 punktów), drugie zająłby p. Bargiel (762,1 p.), trzecie — por. Pronaszko (742,1), czwarte — por. Hirszbandt (731) i ostatnie — prof. Pruszkowski (602).

Po uwzględnieniu spółczynnika czasu pilotowania, Komisja sportowa przyznała:

I miejsce — por. Pronaszce,
II „ — por. Hirszbandtowi,
III „ — prof. Pruszkowskiemu,
IV „ — p. Satelowi,
V „ — p. Bargielowi.



Na pierwszym planie krakowska S-1, dalej JD-2 kpt. Babińskiego i PZL-5 („Ewcia") posła Rudowskiego.

Nagrodę przechodnią Komitetu L.O.P.P. Śląskiego (postać bronzowa lwa na marmurze) zdobył por. Pronaszko dla Aeroklubu Warszawskiego (po raz drugi — w r. z. por. Żwirko), nagrodę przechodnią Komitetu L.O.P.P. Krakowskiego (postać bronzowa zwycięzcy) za najlepszą średnią szybkość zdobył również por. Pronaszko dla Aeroklubu Warszawskiego (po raz drugi); nagrodę Komitetu Miejskiego L.O.P.P. w Krakowie (puhar) za najlepszą wysokość zdobył p. Satel dla Aeroklubu Śląskiego po raz pierwszy; nagrodę przechodnią b. Związku Aeroklubów Akade-

mickich (puhar) dla klubu, którego zawodnicy zdobędą najwięcej punktów zdobył po raz trzeci, a więc na stałe Aeroklub Warszawski. Nagrodę p. Ministra Komunikacji, 500 zł., dla pierwszego w ogólnej klasyfikacji otrzymał Pronaszko, drugą nagrodę p. Ministra Komunikacji, 300 zł., otrzymał por. Hirszbandt, trzecią taką nagrodę, 200 zł., prof. Pruszkowski. Nagrodę Zarządu Głównego L.O.P.P. — 300 zł. — otrzymał Pronaszko. Papierośnicę srebrną, dar prezydenta m. Krakowa dla zwycięzcy, otrzymał również Pronaszko. Zegar, dar Związku Turystycznego w Krakowie, za najkrótszy start, otrzymał Satel. Neseser, dar Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Krakowie, za najlepsze lądowanie otrzymał Bargiel. Nagrodę Komitetu Miejskiego L.O.P.P. w Krakowie za najlepszą regularność na trójkącie, 100 zł., otrzymał Bargiel. Nagrodę Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Mielcu za najlepszą regularność w locie (kryształ) otrzymał Bargiel. Nagrodę pocieszenia imienia mjr. pil. Jerzego Długoszewskiego, ufundowaną przez wdowę, dla zawodnika mającego największy pech w zawodach przyznano p. Korbelowi. Nagrodę Komitetu Kolej. L.O.P.P. w Krakowie — puhar — dla najlepszego zawodnika krakowskiego nie rozstrzygnięto z powodu eliminacji Sołtykowskiego i odstąpienia od zawodów p. Chałupnika.



P. Józef Bargiel, pilot L.L. „Lot", jedyny w zawodach bez punktów ujemnych, w towarzystwie komisarzy sportowych, ppor. Kowalczyka i ppor. Kłosińskiego.

Uroczyste wręczenie nagród odbyło się w czasie wspólnej wieczerzy w sali Tetmajerowskiej u Hawełki, podczas której prezes klubu mjr. dr. K. Michalik wręczył ponadto: przedstawicielom Aeroklubu Morawskiego oraz kpt. pil. Jerzemu Bajanowi piękne plakiety srebrne oraz prezesowi A. W. pamiątkowy proporczyk klubowy dla Aeroklubu Warszawskiego.

„GIRO AEREO D'ITALIA"

W roku bieżącym rozgrywano po raz wtóry międzynarodowe zawody „Giro Aereo d'Italia", organizowane przez Aeroklub Królestwa Italji.

Ciekawy ten konkurs płatowców turystycznych zgromadził na starcie, niestety, tylko Włochów, Niemców i Anglików, chociaż zgłoszeni byli także Francuzi i Belgowie. Jako gość leciał z Polski pilot Jakubczyk z Poznania na płatowcu RWD-4, jednak, zmuszony przez burzę do lądowania koło Leoben, uszkodził płatowiec i zrezygnował z dalszego lotu.

Protektorat nad zawodami objął Mussolini.

Giro d'Italia, o regulaminie zbliżonym do challenge'owego, nie był tak, jak każdy inny, miernikiem dla oceny płatowców z punktu widzenia ich użyteczności, forytując raczej płatowce, przystosowane do regulaminu konkursu, zwłaszcza o dużej szybkości podróżnej.

Organizacja zawodów była poprawna, chociaż raził fakt, iż w jury konkursu brakło przedstawicieli państw obcych, uczestniczących w zawodach. Nie posądzając jury o stronniczość, wyczuwało się

Nr. kolejny	Czas startu do każdego etapu (hcp.)	Pilot	Płatowiec	Silnik	Punkty z prób technicznych: Wysokość	Zalety turystyczne	Start	Lądowanie	Ciężar	Litraż	Obciążenie na 1 m.²	Razem punkty uzyskane
1	5	Colombo . . .	Breda 33	Gipsy III	10	71	3	7	5	75	75	246
2	5	Meleri	Breda 33	Gipsy III	10	71	1	9	5	75	75	246
3	5.2	Velardi	Ca 100	Alfa Romeo	8	60	0	11	1	85	79	244
4	5.5	Lusser	Klemm L.26	Argus As 8	7	60	7	15	5	67	80	241
5	5.12	Siebel	Klemm L.26	Argus As 8	4	63	7	12	4	67	80	237
6	5.14	De Angelis . . .	Breda 15 S.	Gipsy III	9	57	1	9	2	75	79	232
7	5.14	Mai	Klemm L.26	Argus As 8	5	59	6	12	4	67	80	233
8	5.15	Poss	Kleem L.25 E	Argus As 8	9	60	6	11	8	67	70	231
9	5.21	Mencarelli . . .	Ca 100	Gipsy III	0	53	3	14	1	75	79	225
10	5.22	Folz	Klemm L.25	Argus As 8	6	61	4	7	8	67	71	224
11	5.24	Savini	Ca 100	Gipsy III	4	53	3	7	1	75	79	222
12	5.28	Diaz	Ca 100	Hermes	0	52	1	9	1	75	80	218
13	5.36	Govi	Ca 100	Gipsy III	0	53	2	10	1	75	79	210
14	5.46	Suster	AS—1	Fiat A.50 L.	0	50	0	10	1	62	77	200
15	5.46	Fumagalli . . .	Ro 5 bis	Fiat A.50 S	0	52	2	7	1	62	76	200
16	5.48	Calderoni . . .	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	10	2	62	78	198
17	5.50	Rota	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	9	2	62	77	196
18	5.51	Stabile	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	6	3	62	78	195
19	5.51	Viazzo	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	8	2	62	77	195
20	5.52	Broglio	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	5	3	62	77	194
21	5.55	Orlandi	AS—2	Fiat A.50 S	0	49	0	6	1	62	73	191
22	5.56	Locatelli . . .	AS—2	Fiat A.50 S	0	49	0	7	0	62	72	190
23	5.56	Rolando	AS—2	Fiat A.50 S	0	49	0	7	0	62	72	190
24	5.56	Dubini	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	0	4	62	78	190
25	5.56	Bottoli	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	2	2	62	78	190
26	5.57	Ravazzo	AS—2	Fiat A.50 S	0	46	0	0	3	62	78	189
27	5.57	Carera	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	0	3	62	78	189
28	5.57	Alberta	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	0	3	62	78	189
29	5.57	Mattioli	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	0	3	62	78	189
30	5.57	Taccari	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	2	2	62	77	189
31	5.58	Pallavicini . . .	AS—1	Fiat A.50	0	46	1	0	2	62	77	188
32	6	Spallanzani . . .	AS—1	Fiat A.50	0	46	0	0	1	62	77	186
33	6.07	Carberry . . .	Monocoupe	Wagner	0	47	3	6	3	58	62	179

jednak sympatję grona sędziów względem swych rodaków.

Regulamin Giro był tak ułożony, aby pierwszy przybywający na metę był zwycięzcą konkursu. Możliwe do osiągnięcia było to dzięki przeprowadzeniu prób technicznych przed lotem okrężnym. Punkty uzyskane na tych próbach były przeliczone na czas i płatowce startowały do lotu okrężnego w czasie zależnym od wyniku prób technicznych. Jest to dość dobra myśl, jednak trudna w realizacji i mogąca dać niespodzianki w punktacji ogólnej. Stosowanie tej metody w Italji po raz wtóry, zwróciło uwagę całego świata tak, że obecnie nawet w przyszłorocznym Challenge'u sposób ten ma być stosowany.

Teraz parę słów o samych próbach technicznych.

Próba startu przeprowadzona była w ten sposób, iż mierzono odległość rolowania płatowca po ziemi do chwili jego oderwania się; próba lądowania natomiast wymagała od zawodnika przejścia nad 4-metrową przeszkodą. Cztery - to nie osiem, jak było w Challenge'u zeszłorocznym, ale i to nie okazało się bezpiecznem, bo 4 zawodników uszkodziło swe płatowce.

Próba wznoszenia uwzględniała litraż silnika, nie zaś moc. Dotychczas litraż jako miarę stosowano jedynie w lotnictwie amerykańskiem.

Również ciekawym punktem regulaminu było wykonywanie wszystkich prób przez płatowce z ściśle określonym ciężarem użytecznym; w tym wypadku — 280 kg. Upraszcza to w znacznym stopniu kontrolę i daje lepsze porównanie wyczynów.

Dalsze próby techniczne polegały na badaniu płatowca z punktu widzenia bezpieczeństwa, komfortu, widoczności i t. p.

Premjowane były prócz tego płatowce o małym litrażu silników, lekkie i o niewielkiem obciążeniu na metr.

W ten sposób obliczone punkty (zestawione w tablicy na poprzedniej stronie), przeliczone na czas, dawały kolejność startów do lotu okrężnego.

Najlepszy startował pierwszy, a następnie — w kolejności punktów, przyczem punkt odpowiadał 1 minucie.

Lot okrężny odbywał się na przestrzeni 6.294 km, podzielonej na 6 etapów, a mianowicie:

I.	Rzym — Palermo	— km. 1128	lądowań 6,	kontr. w locie	6
II.	Palermo — Rimini	— „ 1252	„ 10,	„ „	7
III.	Rimini — Wenecja	— „ 1208	„ 11,	„ „	4
IV.	Wenecja — Medjolan	— „ 1137	„ 9,	„ „	3
V.	Medjolan — Turyn	— „ 543	„ 3,	„ „	2
VI.	Turyn — Rzym	— „ 1026	„ 10,	„ „	2
6 etapów	razem	km. 6294	lądowań 49,	kontroli	24
zaś w 1930 r. 4 etapy		„ 3460	„ 38,	„	6

Po etapach I, II, III i IV następował dzień odpoczynku.

Handicap obowiązywał przy etapach I, II, III, IV i VI. Do etapu V zawodnicy startowali o godzinie dowolnej.

Do Rzymu przybyło 20 maszyn (w tem 16 kategorji lekkiej) na 34, które rajd rozpoczęły. Z kategorji płatowców turystycznych cięższych wszystkie płatowce, w ilości 4-ch, odbyły cały rajd bez najmniejszego wypadku.

Wyniki lotu okrężnego są następujące:

Kategorja lekka.

	Zawodnik (nazwisko i narodowość)		Czas do klasyfikacji	Czas handicapu	Czas faktyczny po odjęciu handicapu	Szybkość faktyczna km./g.
1.	Colombo	— W. —	35 h 36 min.	—— 0	35 h 36 min.	177,0
2.	Meleri	— W. —	39 h 56 min.	—— 0	39 h 56 min.	175,2
3.	de Angeli	— W. —	41 h 06 min.	14'x5 = 70 = 1h 10	39 h 56 min.	175,2
4.	Lusser	— N. —	41 h 39 min.	2'x5 = 10	41 h 29 min.	152,1
5.	Folz	— W. —	48 h 0 min.	22'x5 = 110 = 1h 50	46 h 10 min.	136,5
6.	Siebel	— N. —	49 h 50 min.	9'x5 = 45	49 h 05 min.	128,2
7.	Mai	— N. —	50 h 0 min.	13'x5 = 65 = 1h 5	48 h 55 min.	129,0
8.	Mencarelli	— W. —	52 h 43 min.	21'x5 = 105 = 1h 45	30 h 58 min.	123,8
9.	Mattioli	— W. —	57 h 57 min.	57'x5 = 285 = 4h 45	53 h 12 min.	118,5
10.	Viazzo	— W. —	65 h 31 min.	51'x5 = 255 = 4h 15	61 h 16 min.	102,8
11.	Savini	— W. —	67 h 39 min.	24'x5 = 120 = 2h 0	65 h 39 min.	96,0
12.	Rafasso	— W. —	71 h 46 min.	57'x5 = 285 = 4h 45	67 h 01 min.	93,8
13.	Infantino	— W. —	75 h 36 min.	57'x5 = 285 = 4h 45	70 h 51 min.	89,0
14.	Calderoni	— W. —	76 h 25 min.	48'x5 = 240 = 4h 0	72 h 25 min.	87,0
15.	Suster	— W. —	80 h 19 min.	46'x5 = 230 = 3h 50	76 h 19 min.	82,3
16.	Sibini	— W. —	82 h 44 min.	56'x5 = 280 = 4h 40	78 h 04 min.	80,5

Kategorja ciężka.

1.	Broad	— A. —	37 h 42 min.	4'x5 = 20	37 h 22 min.	168,0
2.	Nathan	— A. —	37 h 45 min.	0	37 h 45 min.	166,5
3.	Fretz	— Szw. —	40 h 27 min.	5'x11 = 55	39 h 32 min.	159,0
4.	Folonari	— W. —	42 h 55 min.	5'x3 = 15	42 h 41 min.	147,0

Zrobimy teraz krótki przegląd płatowców walczących o palmę pierwszeństwa.

Najoryginalniejszym rozwiązaniem było zastosowanie silnika samochodowego na płatowcu turystycznym. Firma Caproni wmontowała na swego pseudo „Motha" normalny silnik Alfa Romeo o pojemności 1750 cm³, robiący 4200 obr/min. Zastosowano przy nim reduktor tak, że obroty śmigła wynosiły 1400. Jest to chyba jedyny płatowiec turystyczny na świecie o silniku chłodzonym wodą. Niestety, spóźnienie na pierwszym etapie spowodowało eliminację tego oryginalnego płatowca z konkursu.

Najsilniej nie ilościowo, ale pod względem zdobytych nagród, reprezentowane były płatowce Bredy (I, II i III miejsce). Firma ta wystawiła dwa typy: S — 15 i S — 33.

Breda S — 15, konstrukcja nienowa (1929), doprowadzona została przez cały szereg ulepszeń do typu dobrego płatowca turystycznego. Jest to górnopłat, o oszklonej kabinie z widocznością b. dobrą dzięki zastosowaniu odwróconego silnika Gipsy III 120 MK. Nie daje on tych wyników, co Puss-Moth, ale za to waga jego pozwala mu zająć miejsce między płatowcami turystycznemi I-ej kategorji. Zewnętrznie limuzyna ta robi wrażenie niezgrabnej, dzięki wysokiemu umocowaniu skrzydła.

Breda S — 33, również z silnikiem odwróconym Gipsy III 120 KM, była konstruowana specjalnie na Giro Aereo d'Italia, wobec czego posiadała wszystkie właściwości, których konkurs wymagał. S — 33 jest to limuzyna (n. b. dość prymitywna), dolnopłat, o skrzydłach składanych (składanie to też jest dość problematyczne) i dużej szybkości podróżnej. Szybkość ta, w połączeniu z przystosowaniem urządzeń wewnętrznych kabiny do regulaminu, zapewniła temu płatowcowi zwycięstwo. Zewnętrznie płatowiec robi dobre wrażenie. Linja dość zgrabna, wykończenie staranne, ale kabina nie jest wcale komfortowa. Otwieranie oszklenia prymitywne, wykończenie

wewnętrzne bardziej zbliżone do płatowca wojskowego, niż turystycznego.

Jako przykład daleko posuniętego przystosowania do warunków konkursu płatowców Breda 33, niech posłuży fakt wykorzystania przez konstruktora zarysu skrzydeł dla uzyskania możliwie dużej ich powierzchni, co było pośrednio punktowane. Otóż regulamin szczegółowy, który pojawił się na krótko przed konkursem, określał, iż powierzchnia skrzydeł będzie wyliczona na zasadzie przemnożenia rozpiętości przez głębokość skrzydła, mierzonej w jego połowie. Płatowce Breda 33 miały właśnie na połowie skrzydeł największą głębokość, a następnie skrzydła zwężały się ku końcowi i ku kadłubowi. Należy jeszcze dodać, iż płatowce te zostały wykończone na parę dni przed rozpoczęciem zawodów.

Ilościowo przemysł włoski najsilniej reprezentowały płatowce Fiat AS-1 i AS-2. Szły one do konkursu nie mając szans na zdobycie pierwszych miejsc. W Italji piloci rezerwy mogą nabywać tego typu płatowce bardzo tanio, otrzymując subsydja rządowe. Stanęli oni ławą do zawodów i rozgrywali niejako konkurs między sobą, mając specjalne nagrody.

Płatowce Fiata mają bogatą przeszłość turystyczną (rajd do Tokjo, wokoło Afryki i t. d.), ale nie są to maszyny konkursowe. Czas najlepszego z Fiatów wynosił na locie okrężnym 53 godz. 12 min. 15 sek., podczas gdy zwycięzca odbył rajd w 35 godz. 36 min. 6 sek., to jest miał o 50% lepszą szybkość.

Z płatowców obcych w klasyfikacji zajęły 4, 5, 6 i 7 miejsca Klemmy. Znany ten płatowiec i tym razem wykazał swe zalety i gdyby Poss'owi silnik nie odmówił posłuszeństwa na jednym z końcowych etapów, Niemcy zdobyliby i 3 miejsce, bijąc Bredy S — 15.

Płatowce angielskie startowały zupełnie oddzielnie, w klasie Gran-Turismo (480-600 kg waga własna), gdyż Puss-Mothy nie podpadają pod kategorję płatowców turystycznych według klasyfikacji F.A.I., nawet z tolerancją 25%.

Puss-Moth jest dziś w Europie najlepszym samolotem turystycznym. Ogromna szybkość podróżna, kabina komfortowa, luksusowe wykończenie silnie odbijają na tle innych płatowców.

W tej klasie zwyciężył Broad, pilot fabryczny wytwórni de Havilland'a, mając następne płatowce tuż za sobą.

Zainteresowanie społeczeństwa i sfer rządowych konkursem było bardzo wielkie. Sygnały do startu w Rzymie, w przeciągu 2 godzin, dawał własnoręcznie Mussolini, a minister gen. Balbo towarzyszył zawodnikom na samolocie przez cały czas lotu okrężnego.

Z nowych zdobyczy techniki lotniczej zwracało uwagę prawie powszechne stosowanie śmigieł metalowych o regulowanym skoku, opon-blonów na małe ciśnienie, oraz coraz większe zastosowanie silników o wiszących cylindrach (Gipsy III, Argus S 8).

Zawody nie obeszły się bez szeregu wypadków, z których dwa śmiertelne. (Płatowce Fiat, piloci: Pallavicini i Carrera).

Z wyników, osiągniętych na tych zawodach widać, iż w przyszłorocznym Challenge'u staną płatowce o szybkościach podróżnych bardzo dużych, około 200 km/godz., z silnikami do 200 KM (Argus), o typie limuzyn z silnikami odwróconemi, chłodzonemi powietrzem.

Inż. J. Drzewiecki.

XII-te ZAWODY SZYBOWCOWE W RHÖN

Tegoroczne, dwunaste międzynarodowe zawody szybowcowe, jak zwykle odbywające się w Niemczech w Rhön na Wasserkuppe i organizowane przez „Rhön-Rossiten - Gessellschaft", zgromadziły całą elitę sportu szybowcowego w Niemczech. Międzynarodowość zawodów, tak jak i w roku zeszłym, z powodu niezgłoszenia szybowców obcych, polegała jedynie na zgromadzeniu licznych przedstawicieli państw obcych, przybyłych na Wasserkuppe w charakterze obserwatorów. W zawodach, które składały się z dwóch grup: 1) rekordowej i 2) treningowej, mogli uczestniczyć jedynie piloci, posiadający urzędowe świadectwo kateg. „C" pilota szybowcowego (wykonanie w przeciągu ostatnich trzech lat pięciu lotów żaglowych bez uszkodzenia maszyny w czasie ogólnym 30 minut, przyczem najkrótszy lot powinien wynosić 2 minuty).

Do grupy treningowej mogli zgłaszać się piloci, którzy kategorję „C" uzyskali po 1 stycznia 1930 roku i którzy do rozpoczęcia konkursu nie wykonali jeszcze lotu żaglowego, trwającego powyżej pięciu godzin. W grupie tej mogli też startować piloci kategorji „C", posiadający dowolnie długie loty, ale którzy od 1 stycznia 1928 r. nie wykonali ani jednego lotu na szybowcu i którzy nie są pilotami silnikowymi. (Nie posiadają samodzielnie wykonanego lotu na płatowcu z silnikiem).

Ze zgłoszonych 59 maszyn nie wszystkie wzięły udział w konkursie, jednakowoż liczba ta, w porównaniu z ilością zgłoszonych maszyn w roku zeszłym (42 szybowce), mówi o silnym wzroście zainteresowania dorocznemi konkursami na Wasserkuppe.

Charakter zawodów w obu grupach, t. zw. treningowej i rekordowej, wybitnie się różnił.

W grupie treningowej chodziło o uzyskanie możliwie jaknajdłużej trwałych lotów z osiągnięciem możliwie wielkiej wysokości. Premjowane były: suma czasów wykonanych lotów oraz suma uzyskanych wysokości. W grupie tej podzielono pilotów na juniorów i bardziej zaawansowanych. Juniorzy mogli się ubiegać o nagrodę wynoszącą 1500 RM, dzieloną pomiędzy tych 3 pilotów, którzy osiągnęli w sumie 2 godz. czasu lotu w minimum dwóch wykonanych lotach, przyczem rachowano czasy lotów, trwających powyżej 15 minut każdy.

Pierwsze miejsce zdobywa pilot Künzer, wylatując w czasie konkursu 18 h 14' na szybowcu „Stuttgart" (szybowiec o skrzydle wolnoniosącem jednodźwigarowem, dzielonem na trzy części; powierzchnia skrzydla 15 m², rozpiętość 15 m., długość 6,2 m., wysokość 1,25).

Na drugiem miejscu znalazł się pilot Hakenjos, wylatując 16 h 56' na znanym szybowcu typu „Professor".

Trzecie miejsce zajmuje pilot Schmid osiągając na „Würzburger General-Anzeiger" typu „Professor" 14 godz. 53 min., w tem jeden lot trwający 8 godz. 59 minut. Jest to najdłużej trwający lot podczas tegorocznego konkursu, wykonany na stosunkowo niewielkiej wysokości (maksymalna 290 m. n. m. s.).

Najdłuższy lot wykonywa jeden z najmłodszych pilotów. W Niemczech nikogo to nie zdziwi. „Weterani" szybownictwa, startujący w grupie rekordowej, nie ubiegali się o osiągnięcie długotrwałych, męczących lotów.

W tym samym czasie część szybowców z grupy rekordowej stara się wykonać zadania, wyznaczone dla tej grupy, a polegające, z reguły, na odbyciu różnego rodzaju lotów na odległość. Zwrócić należy uwagę, że szybowiec, na którym Schmid wykonał swój rekordowy lot ma wydłużenie skrzydeł = 16. W Polsce do tej pory nie posiadamy jeszcze szybowca o takiej własności, a nasi młodzi piloci w Bezmiechowej wylatują godzinowe czasy na maszynach szkolnych.

Bardziej zaawansowanych pilotów z grupy treningowej obowiązywały ostrzejsze warunki. Dla zdobycia przez pierwsze trzy maszyny premji, wynoszącej

2000 RM, należało uzyskać w dowolnej ilości lotów czas ogólny 5 godzin, przyczem był rachowany czas lotu, trwającego minimum 60 minut. Nikt z tej grupy nie osiągnął wymaganych warunków.

Bardzo oryginalne i zarazem godne naśladownictwa przy urządzaniu podobnych zawodów jest wyznaczenie nagrody w wysokości 1500 RM dla trzech pierwszych maszyn, które uzyskają największą sumę wysokości z pięciu najlepszych lotów, przyczem uwzględniano loty, osiągające wysokość powyżej 100 m. ponad startem.

Pierwsze miejsce w tej kategorji zdobywa Teichman na szybowcu „E. Offermann", osiągając sumę wysokości = 2082 m. Największa jego wysokość — 680 m. Szybowiec wybitnie rekordowy, typu M. S. II, znany z roku zeszłego (wydłużenie skrzydeł = 20).

Drugie miejsce zajmuje Pfeiffer na szybowcu „Schlesien in Not" (*„Śląsk w niebezpieczeństwie!"*), osiągając sumę wysokości = 2080 m. z najlepszym wyczynem = 855 m. Szybowiec ten należy do nowych i bardziej udanych. Skrzydło trójdzielne, mała środkowa część podparta zastrzałami w kształcie litery „V", przyczem wierzchołek „V" przyczepiony do spodu kadłuba. Powierzchnia skrzydeł = 16 m.², rozpiętość 18 m., długość całkowita — 6,5 m.

Trzecie miejsce osiąga Hakenjos na znanym już „Professor'rze", zdobywając sumę wysokości 1765 m., przyczem podczas jednego z lotów 750 m.

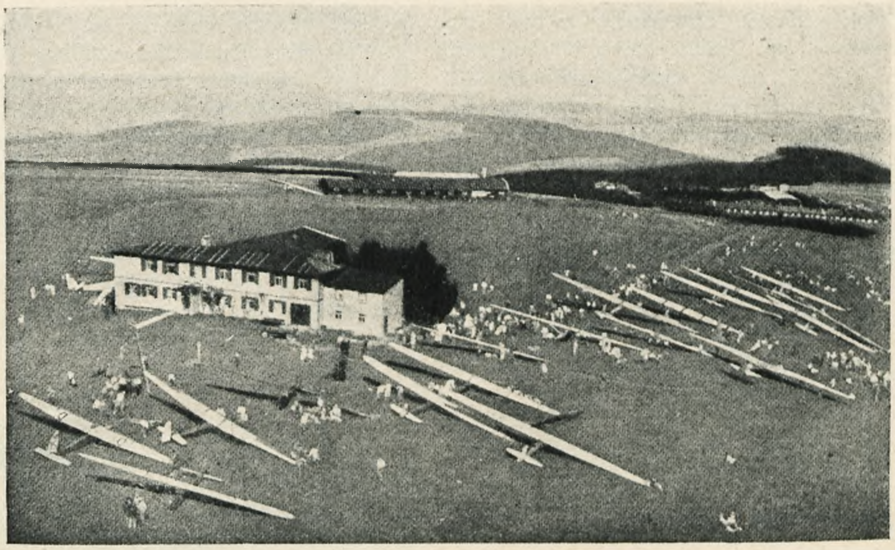
Najtrudniejszą dla młodych pilotów konkurencją był premjowany (1500 RM) przelot, długości minimum 20 km w linji prostej.

Nagrody zdobyto: 1) na szybowcu „Offermann", osiągając 34,6 km, 2) na „Profesor'rze" przelotem 29,8 km., 3) na „Stuttgarcie" — 24,8 km.

Premje (2000 RM) za różne wykonywane zadania, wyznaczane każdego dnia przez Kom. Sport., w zależności od warunków atmosferycznych, wyczerpywały program grupy treningowej. Premje (po 300 RM każda) za udaną budowę otrzymały: „Würzburger General - Anzeiger", „Francofurtia", „Schlesien in Not", „Pleitegeier" i „Offermann" (szybowce wybudowane przez samych zawodników po 1.IX. 30 r.) po osiągnięciu podczas konkursu wysokości minimum 100 m.

Należy jeszcze dodać, że nagrody pieniężne (prócz nich były inne) w grupie treningowej wyniosły w sumie 20000 RM, czyli tyle, ile wszystkie subwencje na szybownictwo w Polsce w roku bieżącym.

O ile w poprzedniej grupie osiąganie dużego czasu było głównym zadaniem zawodników, o tyle w grupie rekordowej zupełnie czas lotu nie odgrywał żadnej



20 szybowców w drodze na start.

roli. Tam, gdzie ludzie uczą się latać, czas mamy na pierwszem miejscu. Piloci w grupie rekordowej podczas corocznych zawodów w Rhön spełniają rolę odkrywców nowych sposobów latania bez silnika, względnie nowe znane już rodzaje tego latania wprowadzają w życie na szeroką skalę.

Tak więc rok zeszły dowiódł możliwości wykonywania dużych przelotów przy wykorzystywaniu prądów wznoszących na czole burzy, względnie prądów wznoszących termicznych, których obecność przewidywano w danych miejscach obserwując charakter chmur. Rok bieżący powiększył ilość źródeł dostarczających energję dla lotu bezsilnikowego. Inż. pilot Hirth w roku bieżącym wykonywa pierwszy lot nad Nowym Jorkiem. Lata dzięki istnieniu prądów wznoszących termicznych, które, zwłaszcza w dniu słonecznym, zawsze nad miastem — bryłą rozgrzanych kamieni i blach — występują. Trudności wydostania się nad miasto sprawiają, że sztuka rozwoju lotów na szybowcu holowanym za samolotem bardzo popularyzuje się (zwłaszcza w Niemczech). Szybowiec, odczepiony nad miastem, lata dalej, spotykając nieraz warunki, umożliwiające wykonanie przelotu z lądowaniem w sąsiedniem mieście. Groenhoff na „Fafnir'rze" po starcie samolotem w maju b. r. przelatuje na czole burzy 264 km. w linji prostej. Liczne i nietrudne starty za samolotem, z możliwością odczepienia się od holującego samolotu w korzystnem miejscu, sprawiają, iż poznano możliwość istnienia silnych prądów wznoszących przy pogodzie bezwietrznej i bezchmurnej. Możliwości wykorzystania tych warunków, poznanych dopiero na ostatnich zawodach w Rhön, dowiodły wspaniałe loty Groenhoffa, Kronfelda oraz Hirth'a (*Temu ostatniemu okulary i drewniana noga nie stały na przeszkodzie podczas wykonywania wspaniałych lotów na szybowcu*, a w niedawnej przeszłości i na Klemm'ie z Salmsonem przy przelatywaniu północnego Atlantyku z Europy do Ameryki).

Wykonać jaknajdłuższy przelot z osiągnięciem możliwie dużej wysokości — to główne zadanie w klasie rekordowej. Zawodnicy byli tutaj znowu podzieleni na grupy, mogące się ubiegać o różne nagrody. Najmłodszą stanowili piloci nieposiadający do czasu rozpoczęcia zawodów przelotu długości 20 km. Nagrody (w sumie 1500 RM) otrzymywali piloci osiągający w sumie największą ilość kilometrów przelecianych, przyczem najkrótszy lot brany do rachunku musiał wynosić 25 km.

Pierwsze miejsce zdobył pilot Röhm na szybowcu „Würtenberg", przelatując razem 106,2 km. Lot najdłuższy — 42,1 km. „Würtenberg" — szybowiec wolnoniosący, skrzydło trójdzielne, jednodźwigarowe; powierzchnia skrzydeł 15,8 m.², rozpiętość 15 m., długość 6,4 m., wysokość 1,3 m.

Drugie miejsce — pilot Bachem na „Lore" z 95 km. w sumie i najlepszym lotem 40,4 km. Szybowiec „Lore", podobny do poprzedniego, ma powierzchnię skrzydeł = 16,5 m.², zaś rozpiętość 16 m.

Trzecie miejsce — Hemmer na „Kassel 25", po wykonaniu lotu 32,5 km.

Dla pilotów, którzy w grupie rekordowej brali udział poraz pierwszy w zawodach bieżących lub poprzednich (1930 r.) została wyznaczona nagroda 2000 RM za sumę przelecianych kilometrów, przy minimum 50 km.

Pierwsze miejsce w tej grupie zdobywa Groenhoff na „Fafnir'rze" za lot wykonany w dniu 25 lipca z Wesserkuppe do Meitzendorf koło Magdeburga. Przelot ten jest nowym rekordem światowym. Wynosi 220 km. Lot odbył się na czole burzy. Start normalny. Lądowanie nastąpiło po zauważeniu przez pilota oświetlo-

nego miasta, Magdeburga, z wysokości 2500 m., po ciemku, o 21 h 10'. Lot trwał 3 godz. 57 minut. Średnia szybkość przelotu wynosiła około 60 km. Gdyby nie zapadająca noc, długość rekordu wzrosłaby przynajmniej o długość lotu ślizgowego w czasie schodzenia z posiadanej wysokości.

Drugie miejsce zdobył również Groenhoff za lot 107,4 km z Wasserkuppu do Zaubach.

Trzecie inż. Mayer na „Aachen M. S. II" własnej konstrukcji za lot 54,5 km. do Suhler Neuendorf.

Nagrodę 3000 RM za loty dłuższe niż 100 km zdobywają: Groenhoff za swój lot 220 km. i Hirth na „Musterle" za lot do Brohl nad Renem, wykonany *prawie przy bezwietrznej i bezchmurnej pogodzie* w dn. 2 sierpnia. W tym samym dniu udało się Groenhoffowi wykonać lot w tymsamym kierunku, z lądowaniem po przeleceniu 107,4 km. W czasie lotu Groenhoff posiadał 1100 m. wysokości.

Nagrodę 1500 RM za największą wysokość (minimum 2000 m) wziął Groenhoff, mając podczas swego lotu rekordowego 2.500 m.

Na specjalne wyróżnienie zasługuje lot Kronfelda na „Vien'ie" w dn. 5 sierpnia. Przy pogodzie prawie bezwietrznej i bezchmurnej startuje on i przez około 1½ godziny krąży nad Wasserkuppe, poczem oddala się lądując w odległości 176 km., około Arnsberg w Westwalji. W czasie lotu Kronfelda nad Wasserkuppe próbowali startować inni, nikomu jednak nie udało się utrzymać w powietrzu dłużej niż kilka minut.

Dążność do umożliwienia latania przy każdej pogodzie sprawiła, że kierownictwo zawodów zorganizowało loty holowane za samolotem. Przy wietrze słabym (poniżej 4 m/sek.) i o kierunku nieodpowiednim do startowania na Wasserkuppe, holowano szybowce za samolotem i mniej więcej na wysokości około 600 m. ponad lotniskiem Wasserkuppe szybowce odczepiały się rozpoczynając lot samodzielny. Nagrody w wysokości 1000 RM miały być podzielone pomiędzy szybowce przebywające w powietrzu powyżej 30 min.



„Vien" Kronfelda

Po kilku okrążeniach za lotniskiem szybowce znajdowały widocznie bez trudu dość silne prądy wznoszące, gdyż po półgodzinnym locie „Fafnir", „Vien" i „Musterle" osiągnęły wysokości ponad 1000 m. Zachód słońca spowodował jednak zniknięcie prądów wznoszących i szybowce poczęły kolejno lądować. „Vien" pozostawał w powietrzu około 1 g. 50 m. zdobywając pierwsze miejsce. Następne: „Fafnir" — 1 h 42', „Musterle" — 1 h 37', „Heil und Sieg" (Kassel 25) — 25' i t. d.

Czasy powyższe powiększyłyby się znacznie, gdyby rozpoczęto loty wcześniej. Jeżeli sobie uświadomimy, że czas holowania jednego szybowca wynosił 7 minut, to dojdziemy do wniosku, że mamy nowe drogi rozwoju taniego latania i zarazem propagandy szybownictwa.

Dziś powinniśmy dążyć do stworzenia ośrodków szybowcowych nie tylko w okolicach górzystych, których wymagają początkowe loty szkolne i treningowe, lecz także do przeniesienia ruchu szybowcowego na lotniska, do miast. Jeden płatowiec turystyczny, przystosowany do holowania szybowców umożliwi w klubie wykonanie przez pilotów szybowcowych setek godzin. O taniości tego latania i jego znaczeniu dla propagandy nie potrzebujemy chyba przypominać.

Dodamy tylko, że intensywne i dostępne w każdej chwili latanie, bez konieczności wyjazdów na tereny górskie przyczyni się do poznawania coraz to nowych możliwości lotu bezsilnikowego. Tegoroczne loty Kronfelda, Hirtha, Groenhoffa i in. dowiodły, że jeszcze dalece jesteśmy od wyczerpania możliwości wykorzystania szybowca.

Co nam jeszcze rozwój lotnictwa bezsilnikowego przynieść może — pokaże przyszłość.

Inż. Sz. Grzeszczyk.

AUSTRALJA — ANGLJA W OSIEM DNI

Niedawno jeszcze zupełnie nieznane, dziś nazwisko Molisona spotyka się na każdym kroku. Nazwisko człowieka, który potrafił wykrzesać z siebie tyle sił, aby rekord Scotta pobić o całe 48 godzin, mając do dyspozycji zwykły samolot turystyczny Moth-Gipsy z 85-konnym silnikiem, o maksymalnej szybkości 145—150 kilometrów na godzinę.

W tych warunkach dla pobicia rekordu Scotta należało lecieć prawie bez przerwy dzień i noc, co też James Mollison uczynił.

Jak w kalejdoskopie migają przed jego zmęczonym od niewywczasu wzrokiem poszczególne etapy szalonego raidu: opuściwszy 28 lipca Wyndham (w północnej Australji), pierwszego sierpnia, po locie nad Indjami, Mollison ląduje w Karachi późną nocą; trzeciego, mimo wielkiego zmęczenia, startuje z Bassorah o północy; piątego sierpnia startuje z Aten do Rzymu, mimo niskich chmur, mgły i nieludzkiego zmęczenia. W Rzymie używa całej siły woli, aby lecieć dalej; szóstego jest w Le Bourget pod Paryżem, skąd po 20 minutach odpoczynku startuje do ostatniego etapu drogi, do lotu nad Kanałem La Manche. Tu gubi się we mgle i deszczu — i ląduje na pierwszem równiejszem polu pod Langley, nie doleciawszy już do samego Londynu. Po paru godzinach odpoczynku i po spożyciu śniadania, Mollison odlatuje do Croydon pod Londynem, gdzie oczekują go z entuzjazmem. Jest jeszcze tak wyczerpany, że zaledwie ma dość siły, aby podnieść do ust kieliszek szampana i uścisnąć łapkę oswojonego kangura, który jest symbolem Australji, ofiarowanym bohaterowi powietrza przez Wysokiego Komisarza Australji w Londynie.

Rekord Scotta został pobity o 48 godzin: Mollison zużył tylko 8 dni na przelot z Australji do Anglji, osiągając średnią szybkość na przestrzeni 17.700 kilometrów — 85 km/godz.

Czy długo jednak nazwisko Mollisona będzie na ustach entuzjastów lotnictwa? Czy nie zastąpi go nazwisko innego niezmęczonego śmiałka?

Podobno rekord Mollisona już jest zagrożony, i to nie przez byle kogo: słynny as, Kingsford Smith, pragnie go zdobyć powtórnie dla siebie w połowie bieżącego miesiąca, projektując odbycie lotu z Australji do Anglji w ciągu siedmiu dni...

— Co przyjdzie komukolwiek z tych wszystkich rekordów? — pytają siebie solidni obywatele. — Poco narażać życie i zdrowie dla uzyskania jeszcze dwudziestu czterech godzin czasu w szaleńczym pędzie nad trzema częściami świata?

Mylą się jednak ci, którzy przypuszczają, że tego rodzaju rekordy nikomu nie przynoszą korzyści, stanowiąc jedynie zadośćuczynienie szlachetnej ambicji sportowej.

Bert Hincler, Amy Johnson, Mathews, Hill, Kingsford Smith, Scott i Mollison

nie są wyłącznie bohaterami sportu. Ich loty przynoszą o wiele większe korzyści, niż z pozoru sądzić można: wytyczyli oni i zbadali trasę, którą od roku eksploatuje poczta lotnicza angielska, a obecnie jedno z przedsiębiorstw rozpoczęło na niej komunikację pasażerską.

Dla Anglji takie połączenie z jej dominjami jest niesłychanie ważne, zarówno w czasie pokoju, jak i na wypadek wojny. Nie mniej ważne jest dalsze badanie możliwości skrócenia czasu przelotu, wynalezienie nowych lotnisk i dogodniejszej trasy, zbadanie warunków atmosferycznych, zebranie wszelkiego rodzaju doświadczeń w locie i t. d.

Tak więc, dzięki wytrwałym pionierom sportowym, przelatującym wielkie przestrzenie na swych małych samolotach turystycznych, pojawiają się coraz to nowe możliwości otwarcia szybkich linij komunikacyjnych, łączących w nieprawdopodobnie krótkim czasie wielkie przestrzenie świata. **M.**

CENTRALNE WOJSKOWE ZAWODY LOTNICZE W POLSCE

W czasie od 15-go do 20-go września b. r. odbędą się w Polsce centralne zawody lotnicze wojskowe.

Są to pierwsze tego rodzaju zawody lotnictwa linjowego, w których czynnik wyszkolenia gra dominującą rolę. Zerwaliśmy już, na szczęście, z zasadami dotychczasowych zawodów, gdzie szybkość samolotów zazwyczaj decydowała o zdobyciu pierwszego miejsca *).

Zawody odbędą się w warunkach i w/g zadań, jakie, zazwyczaj, załoga samolotu linjowego będzie miała w czasie wojny do wykonania. Szybkość samolotu ustala się w/g przeciętnej podróżnej, by nie niszczyć silników, a z drugiej strony, aby stworzyć te warunki, w jakich normalnie pracujemy.

Zawody wojskowe muszą być dostosowane do wymagań i potrzeb wyszkoleniowych lotnictwa wojskowego, dlatego też nie możemy do nich wprowadzać przez nierozumne naśladownictwo tych czynników, jakie występują w zawodach lotniczych o charakterze przemysłowej konkurencji, gdzie ma się do czynienia ze sprzętem nowym i mało znanym, a którego wartości techniczne chce dana fabryka podkreślić w odnośnych zawodach dla celów reklamowych.

Nasz sprzęt jest jednolity i zupełnie nam znany. Nie mamy żadnej potrzeby wydobywać z niego coś więcej, niż go na to stać. Dlatego też, jak już rzekłem, wyeliminowaliśmy z zawodów wszystko, co nam jest niepotrzebne, a w pewnych wypadkach szkodliwe, jak np. przebywanie trasy ze szkodą dla silnika, na pełnym gazie, aby tylko złapać na godzinę parę kilometrów więcej.

Zawody spełnią całkowicie swe zadanie. Wyznaczając po jednej załodze na każdą eskadrę linjową, pociągnęliśmy cały personel latający eskadr linjowych do szlachetnego ubiegania się, drogą lokalnych zawodów eliminacyjnych, do uzyskania w swej eskadrze 1-go miejsca, by następnie móc wziąć udział w centralnych zawodach eskadrowych.

To szlachetne współzawodnictwo zmusiło wszystkie załogi naszych eskadr linjowych do wykonania całego szeregu ciężkich zadań, a tymczasem przyczyniło się wybitnie do podniesienia wyszkolenia lotniczego i gotowości bojowej naszych eskadr. Tylko ten cel ma logiczne uzasadnienie urządzania wojskowych zawodów lotniczych.

Nasze zawody nie są zawodami sportowemi, są to par excellence zawody wojskowe, w których zwycięzcy nie pochwalą się wprawdzie reklamowanym wyczynem sportowym, zdadzą natomiast egzanim ze swego przygotowania i sprawności bojowej do wykonywania ciężkich zadań, jakie ich w przyszłości czekają. Zdanie tego egzaminu będzie istotnym pasowaniem zawodnika na rycerza powietrznego — mniej wprawdzie efektownym, ale za to prawdziwym. Załoga taka będzie dumą i ambicją swej eskadry i swego pułku, będzie dla swych współkolegów bodźcem do doskonalenia się do szlachetnego wyścigu pracy nad samym sobą, do osiągnięcia tak wysokiego poziomu swego wyszkolenia, do jakiego zmusza nas obowiązek i wartość naszej broni.

Ciężką pracą nad samym sobą, wysiłkiem fizycznym i duchowym dojdziemy do tego. Walną pomocą w zrealizowaniu tego warunku będą nasze zawody lotnicze.

Trasa zawodów, o odługości około 1400 kilometrów, została podzielona na 4 odcinki, a mianowicie:

1) Warszawa — Płock — Toruń.
2) Toruń — Włocławek — Sierpc — Turek — Czerniejewo — Poznań,
3) Poznań — Stawiszyn — Łódź — Błędów — Kraków,
4) Kraków — Rudnik n/Sanem—Urzedów — Białobrzegi — Warszawa.

Na każdym odcinku załoga ma wykonać szereg zadań z dziedziny radjo, foto, strzelania, fikcyjnego bombardowania, podchwytywania meldunków, zrzucania meldunków, wykonywania szkiców i t. p. Prócz tego, na każdym lotnisku odbędzie się lądowanie na punkt tak, jak na lotniskach polowych.

Dużą uwagę będzie się zwracać na regularność przelotu, t.j. na wszystkie te czynniki, które mają wpływ na formę pilota i obserwatora, umiejętność posługiwania się samolotem (szybkość podróżna) i sprzętem.

Zawody będą trwały dwa dni, obejmując cztery przeloty, w tem jeden nocny: z Warszawy do Torunia przez Płock.

Ilość zadań jest tak obliczona, że załoga będzie stale zajęta ich wykonywaniem, a z drugiej strony musi dużo uwagi poświęcić trasie, pozbawionej ważniejszych punktów orjentacyjnych (drogi, koleje).

Do zawodów centralnych stają następujące załogi, wyeliminowane w zawodach pułkowych.

1 P. LOTNICZY

1) Pil. plut. Beśko Stanisław.
   Obs. ppor. Pietkiewicz Stanisław.
2) Pil. por. Pronaszko Mieczysław.
   Obs. ppor. Nowacki Tadeusz.
3) Pil. st. sierż. Zdunik Tadeusz.
   Obs. ppor. Wiśniewski Kazimierz.

2 P. LOTNICZY

4) Pil. sierż. Gutkind Karol.
   Obs. por. Stelmach Romuald.
5) Pil. sierż. Kopciuch Jan
   Obs. ppor. Borowiec Kazimierz.

3 P. LOTNICZY

6) Pil. plut. Kuszczyński Bronisław.
   Obs. ppor. Jakszewicz Mieczysław.
7) Pil. sierż. Simiński Stanisław.
   Obs por. Kubieniec Albert.
8) Pil. sierż.. Karliński Antoni.
   Obs. ppor. Kujawa Czesław.
9) Pil. sierż. Szwedowski Henryk.
   Obs. ppor. Pajer Piotr.

4 P. LOTNICZY

10) Pil sierż. Marciniak Walenty.
    Obs. ppor. Jarzabek Henryk.
11) Pil. st. sierż. Katarzyński Wojciech.
    Obs. ppor. Kieturakis Stefan

5 P. LOTNICZY

12) Pil. plut. Szott Aleksander.
    Obs. ppor Rolski Tadeusz.
13) Pil. st. sierż. Kielek Hilary.
    Obs. ppor. Hrabkiewicz Leopold.

6 P. LOTNICZY.

14) Pil. sierż. Grygołowicz Stanisław.
    Obs. por Harężlak Jan.
15) Pil. plut. Stanisławski Jan.
    Obs. ppor. Wolf Jerzy
16) Pil. sierż. Dembiński Alojzy.
    Obs. ppor. Krzepisz Edmund.
17) Pil. sierż. Korzeniowski Konstanty.
    Obs. por. Kirkorowicz Antoni.

Zawody odbędą się na samolotach Potez XXV i Bréguet XIX z pełnym wyekwipowaniem.

Na poszczególnych trasach zawody organizują pułki lotnicze, według instrukcji, ujętej w regulaminie zawodów lotniczych.

Wszystkie zadania będą szczegółowo kontrolowane przez lokalnych komisarzy kontrolnych.

Ostateczną ocenę przeprowadzi centralna komisja w Warszawie pod przewodnictwem pułk. pil. Jana Sendorka, głównego inicjatora i organizatora zawodów.

Dla zwycięzców (pilota i obserwatora) przewiduje się trzy nagrody osobiste, a mianowicie: za zdobycie pierwszego, drugiego i trzeciego miejsca.

Oprócz tego załoga zdobywająca pierwsze miejsce otrzyma nagrodę przechodnią dla swojej eskadry, która będzie rozgrywana corocznie.

Zawody wzbudziły duże zainteresowanie w pośród naszego personelu latającego.

Praca przygotowawcza wre w całej pełni. Zawodnicy rozpoczęli intensywny trening, by godnie stanąć w szrankj konkursu, w którym ambicja jednostek reprezentować będzie ambicję eskadr i pułków.

Kto będzie zdobywcą pierwszych miejsc, trudno określić — pokażą nam to najbliższe dni. O przebiegu zawodów i jego wynikach poinformujemy czytelników szczegółowo w następnym numerze Skrzydlatej.

Kpt. pil. **Adam Wojtyga.**

*) My oznacza tu i dalej Wojsko.

PRZED IV KRAJOWYM KONKURSEM SAMOLOTÓW TURYSTYCZNYCH

Tegoroczny Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych, organizowany przez L. O. P P. w dniach 25.IX — 1.X, nie posiada charakteru zawodów maszyn, jak było dotychczas. Będą w nim uczestniczyć zaledwie dwa nowe typy, reszta samolotów to znane z poprzedniego konkursu. Następną cechą odróżniającą konkurs tegoroczny od III-go jest brak podziału samolotów na klasy i przeniesienie punktu ciężkości zawodów na lot okrężny po Polsce.

W poprzednim numerze scharakteryzowaliśmy już IV K. K. S. T., zamieściliśmy jego regulamin i mapkę lotu. Obecnie powtórzymy tylko najważniejsze postanowienia.

Konkurs rozpada się na trzy próby: a) wysokość, b) lot w obwodzie zamkniętym, c) lot okrężny po Polsce (raid).

W próbie wysokości zawodnicy mają uzyskać przy pełnem obciążeniu samolotu jaknajkrótszy czas wznoszenia się na 1500 m.

Lot w obwodzie nagradza zawodnika którego samolot przy maksymalnem obciążeniu a minimalnem zużyciu paliwa osiągnie największą szybkość.

Raid wymaga od pilota regularności. Trasa lotu: Warszawa — Grodno — Wilno; Wilno — Mołodeczno — Baranowicze — Brześć — Biała; Biała — Lublin — Łuck — Lwów; Lwów — Zamość — Sandomierz — Mielec — Nowy Targ — Kraków; Kraków — Katowice — Częstochowa — Łódź — Poznań; Poznań — Inowrocław — Lidzbark — Warszawa. Km. 2576, lądowań 20.

Do zawodów zgłoszono 24 samoloty. Na poszczególne typy przypada: RWD-4 — 6 szt., RWD-2 i PZL-5 — po 4, S-1 — 3 oraz po 1 — RWD-5, RWD-7, DKD-5, M-2, MN-5, LKL-2 i PWS-50.

Pod barwami Aeroklubu Warszawskiego startować będzie 7 załóg, Krakowskiego — 6, Poznańskiego — 3, Lwowskiego i Śląskiego — po 2 oraz Lubelskiego i Bialskiego po 1.

KALENDARZYK ZAWODÓW.

25.IX, piątek, godz. 12. Otwarcie konkursu. Losowanie kolejności startu.

26.IX, sobota. Ważenie i plombowanie samolotów.

27.IX, niedziela. Przed południem: Lot na wysokość. *Po południu:* Lot w obwodzie zamkniętym (5-krotny przelot Warszawa — Falenty — Piaseczno — Warszawa).

28.IX, poniedziałek. Przerwa.

29.IX, wtorek, 5 rano. Start do lotu okrężnego

30.IX, środa. Lot okrężny (mapka podana w poprzednim numerze).

1.X, czwartek, godz. 16 — 17. Powrót maszyn do Warszawy. Koniec konkursu.

NAGRODA A. W.

Aeroklub Warszawski pragnąc uczcić pamięć ś. p. Karola Trzetrzewińskiego, pierwszego pilota - akademika, ginącego śmiercią lotnika, ufundował nagrodę przechodnią (puhar modernistyczny) imienia Zmarłego dla najlepszego w ogólnej klasyfikacji pilota, wyszkolonego w jednym z klubów lotniczych.

Lista zawodników IV K. K. S. T.

Numer konkursowy	Klub	Typ płatowca i silnika	Załoga: pilot i nawigator	Właściciel samolotu	Znak rejestr. samol.
1	Krakowski	S—1 (Sidy) Cirrus M. III	Krok Tadeusz Tyrała Tadeusz	Aero. Akad. w Krakowie	SP-AFT
2	" "	S—1 Cirrus M. III	Sido Józef Semkowicz Adam	" " "	SP-AEM
3	" "	DKD—5 Cirrus M. III	Działowski Stan. sierż. Działowski Mieczysław	" " "	SP-ACY
4	" "	RWD—4 Cirrus-Hermes	Sołtykowski Jan Chruścicki Tadeusz	" " "	SP-ADM
5	" "	PZL—5 D. H. Gipsy	Chałupnik Wiktor Chałupnik Kazimierz	Kom. Kol. L. O. P. P. w Krakowie	SP-AFF
6	Warszawski	S—1 Cirrus M. III	Halewski Tadeusz kpt. Bereza Władysław inż.	Aeroklub Warszawski	SP-ACZ
7	" "	RWD—2 Salmson AD—9	Pronaszko Miecz. por. Korbel Władysław	" " "	SP-ACE
8	" "	RWD—2 Salmson AD—9	Rogalski Stanisław inż. Prauss Stanisław inż.	" " "	SP-ADG
9	" "	RWD-4 Cirrus-Hermes	Hirszbandt Rob. por. inż. Iwanowski Stefan	" " "	SP-AEZ
10	" "	PZL—5 Cirrus M. III	Czyżewski Stefan inż. Kulza Józef por.	" " "	SP-AGF
11	" "	RWD—7 A. S. Genet	Drzewiecki Jerzy inż. Kocjan Antoni	Sekcja Lotn. Stud. Pol. War.	SP-AGH
12	" "	RWD—5 Cirrus-Hermes odwr.	Żwirko Franciszek por. Wigura Stanisław inż.	" " "	SP-AGJ
13	Lubelski	LKL—2 Walter-Vega	Żuromski Józef sierż. Drwal Stanisław	Lubelski Klub Lotn.	SP-ADE
14	Lwowski	RWD—4 Cirrus-Hermes	Massalski Stefan por. May Ładysław	Aeroklub Lwowski	SP-AEL
15	" "	RWD 4 Cirrus-Hermes	Chorzewski Kazimierz Szarek Adam	" " "	SP-AEY
16	Śląski	RWD-4 Cirrus M. III	Satel Leonard Sopora Edward	Aeroklub Śląski	SP-AFC
17	Poznański	RWD—4 Cirrus-Hermes	Hołodyński Edmund Szwencer Eryk	Aeroklub Poznański	SP-AEK
18	" "	RWD-2 Salmson AD—9	Kapuściński Zbigniew Man	" " "	SP-ADH
19	Krakowski	PZL—5 D. H. Gipsy	Piotrowski Kaz. dr.	Kom. Kol. L. O. P. P. w Krakowie	SP-AFJ
20	Wileński	MN—5 A. S. Genet	Zakrzewski Bronisław Snacki Władysław	Aeroklub Wileński	SP-AEH
21	" "	RWD—2 Salmson AD—9	Nielubszyc Grzegorz Giedroyć Wiktor	" " "	SP-ADJ
22	Poznański	Moryson II A. S. Genet	Jurek Wacław chor. Moryson Józef	Kom. Woj. L. O. P. P. Poznań	SP-AED
23	Śląski	PZL—5 D. H. Gipsy	Kowalczyk Eugenjusz por. Gawron Jan	Aeroklub Śląski	SP-AFL
24	P. W. S.	PWS-50 Cirrus M. III	Stefaniuk Kaz. Drozdowski Tad.	Klub Lotn. P. W. S.	SP-ADB

PILOCI BIORĄCY UDZIAŁ W IV K. K. S. T. (zgłoszeni w I terminie)



1. Tadeusz Krok (Kraków).



2. Józef Sido (Kraków).



3. Stan. Działowski (Kraków).



4. Jan Sołtykowski (Kraków).



5. Wiktor Chałupnik (Kraków).



6. Dr. Tad. Halewski (Warszawa).



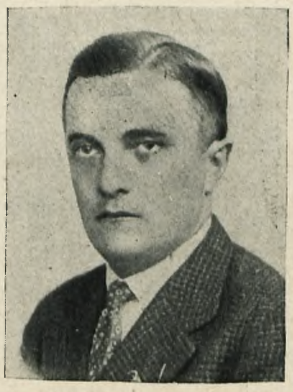
7. Mieczysław Pronaszko (Warszawa).



8. Inż. St. Rogalski (Warszawa).



9. Inż. R. Hirszbandt (Warszawa).



10. Inż. S. Czyżewski (Warszawa).



11. Inż. Jerzy Drzewiecki (Warszawa).



12. Fr. Żwirko (Warszawa).



13. Józef Żuromski (Lublin).



14. Stefan Massalski (Lwów).



15. K. Chorzewski (Lwów).



16. Leonard Salel (Katowice).



17. Edm. Hołodyński (Poznań).



18. Zbigniew Kapuściński (Poznań).



19. Dr. K. Piotrowski (Kraków).

NOWE KONSTRUKCJE UCZESTNICZĄCE W IV K. K. S. T.

(RWD—7 I RWD—5 WARSZTATÓW NA OKĘCIU)

Warsztaty lotnicze na Okęciu wypuściły w bieżącym sezonie 2 nowe prototypy, które realizowane były z dwiema przewodniemi myślami. Płatowiec RWD-7, budowany jako rekordowy, miał na celu wysunąć polski przemysł płatowców turystycznych na terenie międzynarodowym przez ustanowienie paru rekordów międzynarodowych. Płatowiec RDW-5 miał być tym, który obok komfortowego wykonania miał umożliwić dokonywanie dalekich przelotów, a więc miał być płatowcem turystycznym tej klasy, co słynny już płatowiec Puss-Moth. Ma się rozumieć przystosowany do warunków polskich.

Obydwa płatowce są dalszym konsekwentnym rozwojem płatowców RWD 2 oraz RWD-4 i miały wyjść z warsztatów w marcu i kwietniu b. r. Ciężkie jednak warunki finansowe, w jakich znajdują się warsztaty na Okęciu, pozwoliły dopiero w połowie sezonu wyjść dwum tym płatowcom na start.

Płatowiec RWD-7 został wykonany dzięki subwencji Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, która jednak nie pokryła całkowitych kosztów; silnik zaś jest subwencją Zarządu Głównego L. O. P. P.

Płatowiec RWD-5 jest zbudowany z subsydjum Komitetu Stołecznego L.O.P. P., przyczem silnik zamontowany na nim jest własnością Ministerstwa Komunikacji.

Przejdziemy do szczegółowego omówienia poszczególnych płatowców.

RWD-7

RWD-7, będący ewolucją płatowca RWD-2, jest wolnonośnym jednodźwigarowym górnopłatem ze skrzydłem umieszczonem wprost na kadłubie.

Skrzydło: — całkowicie drewniane, dźwigar skrzynkowy o pasach sosnowych, kryty sklejką. Skręcanie skrzydła przenosi sztywny keson, między krawędzią natarcia a dźwigarem kryty sklejką. Skrzydło pokryte jest specjalnem płótnem bawełnianem, o dużej wytrzymałości a małej wadze.

Kadłub — również całkowicie drewniany - czterodźwigarowy. Dwa górne dźwigary są oddalone od siebie o 20 cm., zaś dwa dolne, szeroko rozstawione, są dalszemi krawędziami kadłuba. Całość obita sklejką. Wchodzi się przez drzwiczki. Pilot siedzi w drugiem siedzeniu.

Skrzydło z kadłubem jest połączone przy pomocy dwóch bolców.

Opierzenie. Stateczniki, pionowy i poziomy, są wykonane z drzewa a pokryte sklejką. Stery o wiązaniu żebrowem w V, zabezpieczającem wielką sztywność przy skręcaniu przy małej wadze— kryte płótnem. Opierzenie jest całkowicie wolnonośne.

Sterownica. Płatowiec ten jest jednosterem o sterownicy z rur stalowych, spawanych, zamontowanej w łożyskach kulkowych. Prowadzenie do lotek i sterów przy pomocy linek stalowych.

Podwozie trójnogowe z rur spawanych, o charakterze, jak w płatowcach RWD-4. Amortyzacja, przy pomocy krążków gumowych, ściskanych, posiada ciekawe rozwiązanie przeciwdziałania odbojom, powstającym przy lądowaniu.

Silnik — Genet MK II o mocy 75 KM— zamocowany jest do kadłuba z pomocą kozła z blachy duraluminiowej. Połączenie między kozłem a kadłubem jest elastyczne.

Najciekawszą cechą tego płatowca jest lekkość jego konstrukcji. Całość waży 241 kg, z czego silnik bez śmigła i okapotowania waży 96 kg. Skrzydło o powierzchni 13,5 m², całkowicie wolnonośne, wraz z bakiem benzynowym na 30 ltr. waży 57 kg. W porównaniu z wagą RWD-2 z silnikiem Salmson 40 KM, płatowiec RWD-7 waży *o 6 — 15 kg.* mniej.

Płatowiec posiada 7-krotny spółczynnik bezpieczeństwa przy wadze w locie 440 kg., zaś z jedną osobą, w razie konieczności, może wykonywać akrobacje. Przy próbnych lotach wykazał płatowiec ten czas wznoszenia na 5000 m. przy obciążeniu użytecznem 150 kg. (nie wliczając paliwa)—23 min. Długość startu: 18 m. z jedną osobą oraz 30 m. z 2-ma osobami. Szybkość jego na bazie wynosi 186 km/godz., szybkość na 100 km. — 181 km/godz., szybkość podróżna — 160 km/godz.

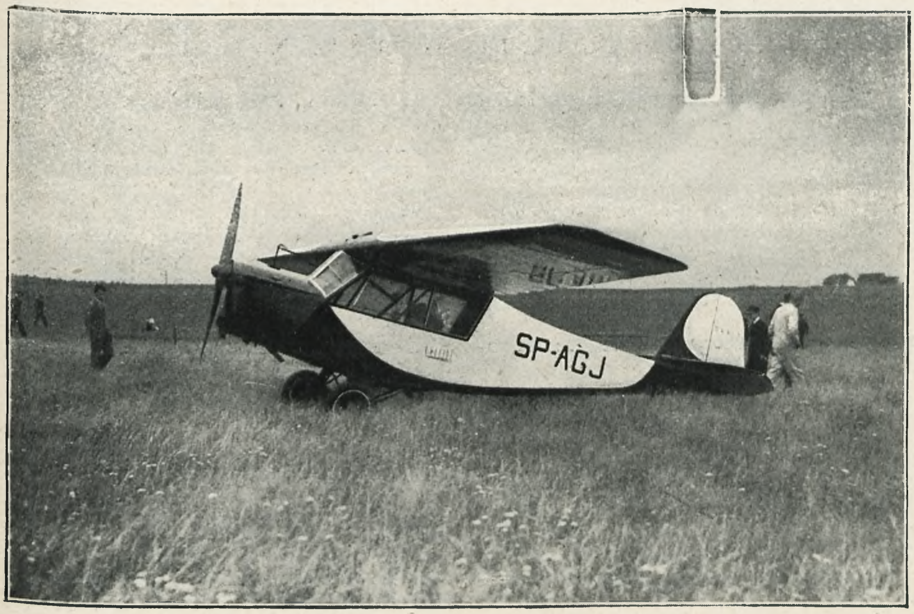
RWD-5

RWD-5 jest to limuzyna konstrukcji mieszanej. Posiada ona:

Skrzydło — dwudźwigarowe, wolnonośne, całkowicie drewniane, bez wiązań



Płatowiec turystyczny II kat. (w/g F.A.I.) RWD-7.



Płatowiec turystyczny I kat. — RWD-5.

wewnętrznych i podobnie jak RWD-4 — posiada gruby nośny profil. Krawędź natarcia do przedniego dźwigara kryta sklejką, reszta — płótnem.

Kadłub z rur stalowych spawanych. Pilot siedzi z przodu, mając widoczność panoramiczną z przodu, a dzięki górnemu skrzydłu — widok w dół jest niczem nieograniczony. Pasażer siedzący ztyłu może prowadzić płatowiec, mając kompletne drugie sterowanie. Obszerny bagażnik znajduje się za pasażerem. Może on swobodnie pomieścić walizki i inne bagaże załogi, przyczem można się dostać do niego podczas lotu, co jest rzeczą b. ważną przy dalszych rajdach.

Dla zapewnienia możności skoku na spadochronie, zastosowano wyrzucanie drzwiczek w locie.

Należy zaznaczyć, iż jest to pierwszy kadłub metalowy, jaki wykonały Warsztaty Sekcji Lotniczej, dzięki urządzeniom umożliwiającym wykonywanie robót szwejserskich na szerszą nieco skalę, niż pozwalały dotychczasowe.

Opierzenie. Płatowiec posiada statecznik głębokości przestawiany w locie, co ułatwia znacznie sterowanie przy mniejszem obciążeniu i nie męczy pilota przy dalszych lotach. Przestawiany statecznik jest naogół stosowany przy płatowcach wojskowych lub komunikacyjnych, a u sportowych spotyka się jedynie w klasie tego typu, co Puss-Moth.

Stateczniki drewniane, wolnonośne, kryte sklejką. Stery kryte płótnem. Stery i lotki są napędzane linkami, przyczem lotki są całkowicie różnicowe, przez co uzyskujemy ogromną miękkość w sterowaniu.

Podwozie — nożycowe, z rur spawanych, o amortyzacji sznurowej, w łatwy sposób wymienianej. Płoza ze stali sprężynowej.

Silnik — Cirrus Hermes II B. o mocy 105 KM, odwrócony cylindrami w dół. Jest on umocowany elastycznie do swego łoża, przez co osiągamy zupełne tłumienie wibracji.

2 zbiorniki benzyny mieszczą się w górnem skrzydle i mają pojemność 220 litrów, co wystarcza na 8 godzin lotu lub przebycie 1200 km.

Zbiornik smaru mieści się również w skrzydle i chłodzony jest przez odpowiedni system przewietrzania.

Dla uniknięcia pękania przewodów oliwnych i benzynowych, zastosowano giętkie przewody „petroflex".

Płatowiec waży, mimo zastosowania wyżej wskazanych ulepszeń, 410 kg., a ciężar dopuszczalny w locie przy współczynniku bezpieczeństwa 7-krotnym wynosi 720 kg.

Oficjalne wyczyny jego nie były jeszcze sprawdzane, podamy więc wyniki osiągnięte podczas III Lotu Południowo-Zach. Polski z obciążeniem użytecznem 220 kg.

Start — 98 m.

Czas wznoszenia na 1500 m. — 6 minut.

Szybkość na trójkącie regularności — 183 km/godz.

Limuzyna pozwala latać bez okularów i bez specjalnego ubrania. W zimie może być ona ogrzewana gazami spalinowemi.

Płatowiec RWD-5, a w szczególności kadłub, jest zarazem studjum do dalszego rozwoju płatowca tego typu, a mianowicie limuzyny ze składanemi skrzydłami.

SZKOLENIE W PILOTAŻU A KATASTROFY LOTN. W ANGLJI

Kiedy w lutym roku bieżącego angielskie lotnictwo poniosło z przyczyn katastrof lotniczych kilka bardzo ciężkich strat pośród personelu latającego, angielski Związek pilotów i nawigatorów podjął się zbadania ich przyczyn, a w szczególności kwestji, czy wszyscy instruktorzy pilotażu posiadają dostateczne kwalifikacje do wykonywania swego zawodu.

Związek, o którym mowa, liczy między swymi członkami czterdziestu instruktorów i właśnie w ich interesie przystąpił do zbadania tej palącej sprawy. Po kilku miesiącach, z inicjatywy Związku, wniesiono do angielskiego Ministerstwa Lotnictwa projekt o ustaleniu wymagań, stawianych kandydatom do uzyskania dyplomu pilota-instruktora.

Według dotychczasowych przepisów prawodawstwa angielskiego, instruktorem mógł zostać pilot, o kwalifikacjach zupełnie w tej dziedzinie niewystarczających.

Istnieją dwa rodzaje dyplomów, które dają pilotowi prawo latania z uczniem; ale warunki konieczne do zostania instruktorem nie są właściwie ściśle zdefinjowane. Dyplom kategorji A, czyli — wyplom pilota-amatora, przyznawany jest każdemu, kto odbył minimum 3½ godziny lotów samodzielnych i wypełnił kilka innych łatwych warunków (na start, lądowanie i t. p.). Dyplom taki pozwala na wykonanie pojedyńczych szkolnych lotów z członkami klubu, do którego posiadacz dyplomu należy. Dyplom kategorji B, czyli dyplom pilota handlowego, który uzyskuje się po 100 godzinach lotu, pozwala na instruowanie zawsze i wszędzie.

Związek pilotów i nawigatorów jest zdania, że tak niskie kwalifikacje wymagane od instruktora, stanowią jedną z najważniejszych przyczyn wielkiej ilości wypadków lotniczych w Anglji. Instruktor powinien posiadać o wiele lepsze wyszkolenie i o wiele większe doświadczenie, niż to jest obecnie

Instruktorzy wojskowi i piloci fabryczni poparli gorąco powyższą tezę Związku, a dyrekcje kilku fabryk samolotów wypowiedziały się również za reformą dyplomów instruktorskich, w obawie, że częste wypadki lotnicze wpływają na zmniejszenie ich klijenteli.

Wobec tego, Związek wyłonił komisję do opracowania przepisów i warunków koniecznych do uzyskania dyplomu pilota-instruktora z pełnemi kwalifikacjami.

Niektóre fabryki samolotów zaofiarowały swoje maszyny do przeprowadzenia egzaminów, oraz pilotów, egzaminujących z danych typów kandydatów na instruktorów.

Egzaminy takie odbywać się będą w dziesięciu centrach lotniczych, utworzonych specjalnie w tym celu na terytorjum Anglji i Irlandji. Dyplomy instruktorskie ważne będą na przeciąg jednego roku i automatycznie przedłużane, jeżeli właściciel dyplomu wylata minimum 50 godzin i jeżeli stan jego zdrowia nie ulegnie zmianie w tym okresie czasu.

Jak widać z powyższego, nasze cywilne szkolnictwo lotnicze może się poszczycić o wiele wcześniejszą i lepszą organizacją oraz wyższemi zaletami swoich instruktorów, niż to jest w Anglji.

KONKURS MODELI LATAJĄCYCH W POZNANIU

W dniach 6 — 8 września br. odbył się na lotnisku cywilnem w Ławicy Konkurs Modeli Latających, urządzony przez Komitet L. O. P. P. Miasta Poznania. Zainteresowanie się konkursem było bardzo duże, zgłoszono 77 modeli zbudowanych przez modelarzy starszych, oraz młodzież szkolną zamieszkałą w Poznaniu.

W niedzielę dnia 6 września modele startować nie mogły, z powodu zbyt silnego wiatru (19 m. na sekundę).

Dnia 7 września odbył się konkurs modeli klasy A (kadłubowe) i klasy B (belkowe), dnia 8 września klasy C (rekordowe) i klasy D (dowolne).

W zawodach zwyciężyli:

W klasie A: I miejsce — Łagunow Aleksander, Gimn. Jana Kantego, 614,5 punktów;

W klasie A: II miejsce — Zieliński Józef, Publ. Szkoła Dokszt. Zawodowa — 260,5 punktów;

W klasie A: III miejsce — Laferski Miron, Publ. Szkoła Dokszt. Zawodowa — 258 punktów.

W klasie B: I miejsce — Łagunow Aleksander, Gimn. Jana Kantego — 363,3 punktów;

W klasie B: II miejsce — Jurczyński Zygmunt, I Harc. Druż. Lotnicza—304,5 punktów;

W klasie B: III miejsce — Nowacki Zenon, Gimn. M. Magdaleny — 178 punktów.

W klasie C: I miejsce — Urbański Józef, Państw. Szkoła Budownictwa — 347 punktów;

W klasie C: II miejsce — Łagunow Aleksander, Gimn. Jana Kantego — 274 punktów;

W klasie C: III miejsce — Bury Jan, Gimn. M. Magdaleny — 258 punktów.

W klasie D: I miejsce — Krugiełka Józef, I Harc. Druż. Lotnicza — 204,5 punktów;

W klasie D: II miejsce — Twardowski Marjan, I Harc. Druż. Lotnicza — 176,5 punktów;

W klasie D: III miejsce — Jurczyński Zygmunt, I Harc. Druż. Lotnicza — 167 punktów.

Na podstawie wyników konkursu wysyła Komitet L. O. P. P. Miasta Poznania na Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających w Warszawie w dniach 12 i 13 września następujących modelarzy:

1) Bolesława Grajetę — grupa instruktorów zawodowców,
2) Marjana Twardowskiego—grupa instruktorów amatorów.
3) Edwarda Nowaka — grupa instruktorów amatoró:w.
4) Krugiełkę Józefa — grupa instruktorów amatorów.
5) Łagunowa Aleksandra — grupa amatorów uczniów.
6) Jurczyńskiego Zygmunta — grupa amatorów uczniów.
7) Urbańskiego Józefa — grupa amatorów uczniów.

Konkurs wykazał duże zainteresowanie się modelarstwem lotniczem, zwłaszcza młodzieży szkolnej. Niestety, Konkurs musiał się odbyć wprost w fatalnych warunkach atmosferycznych, ponieważ bliski termin Ogólnokrajowego Konkursu w Warszawie nie pozwolił na przesunięcie zawodów eliminacyjnych. Pomimo to, osiągnięte wyniki są dobre, a zwycięzca w klasie A pobił nawet rekord Polski.

W wniu 9 września odbyło się w lokalu Komitetu uroczyste wręczenie nagród oraz dyplomów przez prezesa Komitetu, p. Generała Serdę-Teodorskiego, oraz członków jury. W przemówieniu zaznaczył prezes Komitetu, że Zarząd Komitetu postanowił ze względu na trudne położenie gospodarcze, które nie pozwala niejednemu miłośnikowi sportu modelarskiego budować, względnie dokończyć rozpoczęte modele, zamiast przedmiotów wartościowych dać nagrody pieniężne, oraz życzył zwycięzcom dalszego powodzenia na polu modelarstwa lotniczego.

Następnie odczytał przewodniczący jury, p. dyrektor Publicznej Szkoły Dokształcającej, Stiller, wyniki Konkursu. Wspólną fotografją zakończono uroczystość.

L.O.P.P. NA XI „TARGACH WSCHODNICH"

Dorocznym zwyczajem Lwowski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. urządził na XI Targach Wschodnich stoiska propagandowe, które budziły powszechne zainteresowanie zwiedzających tembardziej, że tegoroczne stoiska wypadły niezwykle okazale.

Lwowski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. urządził trzy stoiska w pawilonie centralnym Targów. Na pierwszem miejscu należy wymienić lotnicze, u którego wejścia ustawiono samolot, a wzdłuż ścian, na stołach, umieszczono części składowe silnika, skrzydeł i t. p. tak, że stoisko dawało zwiedzającym całkowity przegląd części płatowca. Na ścianach znajdowało się wiele materjału propagandowego, jak wykresy, tablice statystyczne, fotografje, napisy propagandowe, plakaty sprawozdawcze, numery i afisze Skrzydlatej Polski oraz Lotu Polskiego, zdjęcia z konkursów samolotów turystycznych, przysłane przez Zarząd Główny L. O. P. P. i t.p. Osobny dział tworzyło modelarstwo lotnicze i wydawnictwa L. O. P. P. W tej części pawilonu mieściło się również miejsce zapisów na członków L. O. P. P.

Również środek pawilonu centralnego zajął Lwowski Komitet Wojewódzki, umieszczając tam eksponaty Szkoły Mechaników Lotniczych LOPP w Sygniówce, a więc: przekroje silników, wykonane w szkole, rysunki poglądowe i t. p. Nad całością środkowego stoiska górował szybowiec 'Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej CW — 4, na którym osiągnięte zostały wszystkie polskie rekordowe loty szybowcowe.

Wśród materjału propagandowego wyróżniały się oryginalne zdjęcia z wypraw szybowcowych.

Wzdłuż jednej ściany ustawiono stoiska środków do niszczenia szkodników w rolnictwie i leśnictwie.

Trzecie wielke stoisko zajęła wystawa przeciwgazowa, obejmująca sprzęt obrony przeciwgazowej indywidualnej, ilustrujący historyczny rozwój maski przeciwgazowej, aparaty tlenowe najnowszej konstrukcji, ubrania ochronne i t. p. — Oprócz sprzętu znajdowały się wykresy i tablice, ilustrujące skutki oparzeń gazami bojowemi. Bogaty materjał służący do wytwarzania zasłon dymnych, materjał ćwiczebny, jak granaty łzawiące, naboje oraz próbki gazów bojowych uzupełniały ten dział.

Wśród eksponatów wystawy przeciwgazowej zwracał specjalną uwagę sprzęt składnicy Zarządu Głównego L. O. P. P., przedstawiający najnowsze zdobycze w dziale technicznym obrony przeciwgazowej, jak maski dla straży pożarnych, chroniące przed dymami, maski chroniące przed czadem, i innemi gazami, maski i maseczki pyłochłonne, maski chroniące przed koloidalnemi roztworami i zawiesinami pyłów trujących, wreście specjalne aparaty z doprowadzaniem powietrza, używane do oczyszczania zbiorników po gazach i t. p.

Dział ten budził zainteresowanie sfer przemysłowych i straży pożarnych.

ZATWIERDZENIE REKORDU SZYBKOŚCI RWD-7

Aeroklub Rzeczypospolitej otrzymał odpowiedź Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.) w Paryżu w sprawie zatwierdzenia ostatnio dokonanych prób pobicia międzynarodowych rekordów wysokości i szybkości na 100 km. w kat. II-giej samolotów turystycznych.

F. A. I. wprowadził, zgodnie z obowiązującym regulaminem, pewne zmiany w obliczenia, dokonane przez A. R. P. i zatwierdził rekord szybkości, który wynosi według tej kalkulacji 178,748 km/godz. Różnica obliczenia polega na tem, że czasu uzyskanego na bazie nie redukuje się do 100 km, a bierze się w rachubę cały czas okrążenia bazy.

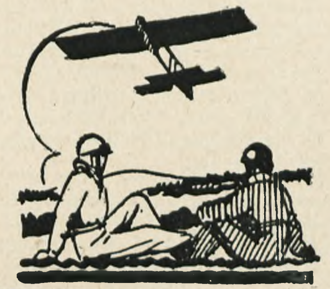
Rekord wysokości nie został zatwierdzony, gdyż ostatnio uchwalone zmiany regulaminu F. A. I. wymagają, by wykres barografu dokonany był bądź na papierze czernionym specjalnym, lub wyryty na walcu aluminjowym.

Obostrzający ten przepis spowodowany był nadużyciem, jakie w swoim czasie podczas próby rekordu wysokości popełnił jeden z pilotów zagranicznych. Ponieważ nie posiadamy w Polsce barografów rejestrujących wysokość na aluminjum, zaś zdejmowanie wykresów na papierze czernionym wymagałoby szeregu uprzednich prób, A. R. P. zdecydował się dla przyśpieszenia sprawy na wykonanie kontroli przy pomocy instrumentów normalnych.

Wobec objekcji F. A. I., czynione są obecnie próby ze stosowaniem papierów czernionych. Próby te wypadają pomyślnie. Na skutek tego należy się spodziewać, że próba pobicia rekordu wysokości będzie w czasie najbliższym powtórzona.



KRONIKA POLSKA



SPORT

V Zawody Balonów Wolnych w Warszawie. Dorocznym zwyczajem, Departament Aeronautyki M.S.Wojsk. organizuje wspólnie z Komitetem Stołecznym L.O.P.P. zawody balonów wolnych o puhar im. pułk. A. Wańkowicza.

Tegoroczne zawody wyznaczone zostały na 27 września. Wezmą w nich udział 4 balony klasy A, kat. 2, po 750 m³ pojemności, 2 balony klasy A, kat. 3, po 1200 m³ pojemności oraz, prawdopodobnie, 1 balon pojemności 400 m³. Balony kat. 2 będą napełnione wodorem, kat. 3— gazem świetlnym.

Przygotowania do Międzynarodowego Konkursu Turystyki Powietrznej (Challenge 1932). Według dotychczasowych danych, ekipa polska na przyszłoroczny Challenge składać się będzie z 6 samolotów: trzech kat. I i trzech kat. II.

Budowy płatowców I kat. podjęły się Państwowe Zakłady Lotnicze, zaś maszyny kat. II (lżejsze) przygotuje, prawdopodobnie, Warsztat na Okęciu, przodujący w budowie samolotów turystycznych.

W Challenge'u będą mogły brać udział i inne samoloty, zgłoszone przez poszczególne kluby i innych prywatnych właścicieli, ze względu jednak na charakter konkursu, będą one podlegały selekcji A. R. P.

Nowa ambitna placówka szybownictwa. W sierpniu r. b. na terenie Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie zawiązała się Sekcja szybowcowa o charakterze autonomicznego oddziału Lubelskiego Klubu Lotniczego.

Ciekawa i godna podkreślenia jest historja powstania Sekcji. Organizatorzy natychmiast przystąpili przedewszystkiem do budowy szybowców; w ciągu paru miesięcy, dzięki pracy konstruktorów, pp. inż. Naleszkiewicza i Nowotnego, w warsztatach Działu Nauk C.W.O.L. zbudowano własnemi środkami 2 szybowce, a dopiero po ich ukończeniu zwołano zebranie organizacyjne Sekcji. To też już na pierwszem zebraniu zapisało się do Sekcji 30 członków z samego C.W.O.L., nie licząc członków z Lubelskiego Klubu Lotniczego, którzy przyłączyli się do Sekcji z własnym szybowcem.

Tak więc Sekcja już w chwili swego powstania posiadała 3 szybowce.

Organizatorzy Sekcji, wybrani, oczywiście do zarządu (kpt. pil. Jach jako przewodniczący, por. pil. Kurowski — wiceprzewodniczący, kpt. pil. Stoffa, por. Olszański, inż. Naleszkiewicz, Nowotny, inż. Falęcki i ppor. obs. Latwis) przedstawili na zebraniu projekt urządzenia wyprawy w sezonie jesiennym oraz program pracy Sekcji na okres najbliższy.

Zarówno projekt wyprawy, jak i program pracy, oparty na realnych podstawach, został przyjęty przez zebranie bez dyskusji.

Tak więc postanowiono wziąć udział we wrześniowej wyprawie do Bezmiechowej, łącznie z Aeroklubem Lwowskim i Związkiem Awiatycznym Studentów Politechniki Lwowskiej, zarząd otrzymał przy tem dyrektywy, aby, niezależnie od ewentualnych przeszkód, doprowadzić projekt wyprawy do skutku. Projektowana przez Aeroklub Lwowski VI wyprawa do Bezmiechowej została odłożona do końca września. Fakt ten jednak w niczem nie zmienił postanowienia zarządu młodej i ambitnej sekcji. Posiadając własny sprzęt i odpowiedni tabor, wyruszono do Bezmiechowej 5 września tak, jak projektowano. Dzięki poparciu Szefa Departamentu Aeronautyki, p. płk. Rayskiego, Sekcja zamierza wyszkolić 6-ciu swoich członków.

Możemy więc z radością powitać nową pionierkę szybownictwa, która odrazu dała dowody dużej energji i sił żywotnych i życzyć jej powodzenia **(z. w.).**

Szybownictwo w Aeroklubie Warszawskim. W sierpniu sekcja szybowcowa A. W. w porozumieniu i przy pomocy Aeroklubu Lwowskiego, rozpoczęła na Okęciu szkolenie na szybowcu, holowanym przez samochód.

Pomoc i współpraca z Aeroklubem Lwowskim polegała na wypożyczeniu przez A. L. jednego szybowca szkolnego CW-III, w stanie używanym, amortyzatora do wyrzucania szybowców, no i rad mistrza Grzeszczyka.

Kurs przeszkolenia zaczęło osiem osób. Po 10-dniowym treningu w opanowaniu maszyny, wyruszyła sekcja na właściwą wyprawę szybowcową.

Aeroklub Warszawski, chcąc zdobyć możność szkolenia szybowcowego niedaleko Warszawy, czynił przez szereg miesięcy poszukiwania za odpowiednim terenem.

Starania te zostały uwieńczone znalezieniem w Górach Świętokrzyskich terenu, nadającego się do lotów szkolnych.

Składa się on z szeregu pagórków, położonych wpobliżu wsi Polichno, w odległości 6 km. od Chęcin. Drugi taki teren znajduje się obok Radostowej.

Aeroklub Warszawski, doceniając możność częstszego korzystania z bliższego terenu, niż Bezmiechowa, wysłał w dniu 5-go września wyprawę do Chęcin.

W wyprawie, pod kierownictwem pilota szybowcowego i motorowego, p. Z. Oleńskiego, kierownika Sekcji Szybowcowej A. W., bierze udział osiem osób.

Tabor wyprawy składa się z wyżej wspomnianego CW-III i ZE-I, pospolicie zwanego „Cytrynką".

Jak wiadomo, CW-III jest szybowcem szkolnym. ZE-I został zabrany jedynie jako rezerwa.

Po ewentualnym dodatnim wyniku wyprawy, Sekcja Szybowcowa A.W. zamierza wziąć udział w jesiennej wyprawie bezmiechowskiej, gdzie przypuszczalnie ukończonoby szkolenie na innych maszynach.

Odroczenie terminu VI-ej Wyprawy Szybowcowej. Aeroklub Lwowski podaje do wiadomości zainteresowanym, że początek VI-ej Wyprawy Szybowcowej, z powodów od niego niezależnych, zostaje przesunięty na okres między 20 a 25 września r. b. Definitywny termin i okres trwania VI-ej Wyprawy zostanie podany w komunikacie do klubów.

Po zorjentowaniu się w taborze, jakim Aeroklub Lwowski będzie rozporządzał podczas VI-ej Wyprawy Szybowcowej, zgłaszający się zostaną imiennie powiadomieni o przyjęciu ich lub nieprzyjęciu na VI-tą Wyprawę Szybowcową.

Zgłaszającym się przysługuje prawo wycofania swoich zgłoszeń wraz z wpłatami, o ile przesunięcie terminu Wyprawy uniemożliwi im wzięcie udziału.

Zarejestrowanie lądowiska. Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że z dniem 22 sierpnia 1931 r. zostało otwarte do użytku prywatnego lotnisko „Półwiesk", własność p. Jana Rudowskiego, znajdujące się w powiecie Rypińskim (w poprzednim numerze mylnie podaliśmy: Płockim), województwie Warszawskiem. Lotnisko to leży w odległości 11 klm. na południe od st. kol. Wrocki i 11 klm. na północo-wschód od m. Dobrzynia.

KOMUNIKACJA

Ruch na polskich linjach lotniczych w lipcu. W ciągu m. lipca samoloty na polskich linjach komunikacyjnych odbyły 561 lotów, przebywając dystans 158.715 km. Regularność lotów wynosiła 98,9%.

W ciągu miesiąca polskie samoloty komunikacyjne przewiozły 1.902 pasażerów, 20.690 kg. bagażu, 21.184 kg. towarów, 3.750 kg. poczty, oraz 3.795 kg. gazet.

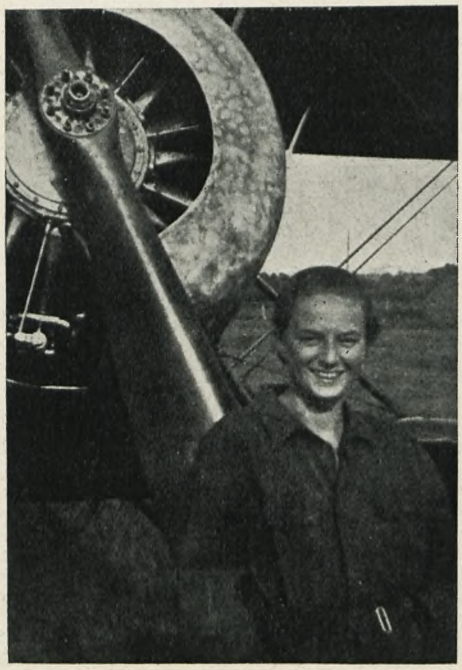
Oprócz lotów, przewidzianych rozkładem, samoloty P.L.L. „Lot" wykonałv 26 lotów dodatkowych na dystansie 7.118 km. W czasie tych lotów przewieziono 40 pasażerów, 334 kg. bagażu, oraz 1.146 kg. towarów.



Mimo złych warunków finansowych, Aeroklub Warszawski zdołał w r. b. wyszkolić kilku nowych pilotów. Widzimy ich na zdjęciu wraz z prezesem A. W. i kierownikiem szkoły, kpt. Halewskim, b. kier. Sekcji techn. por. Hirszbandtem i instr. p. Nowakiem.

TECHNIKA

Szybowiec rekordowy konstrukcji Grzeszczyka. Inż. Grzeszczyk opracował, na zamówienie Ministerstwa Komunikacji, prototyp szybowca rekordowego. Obecnie warsztaty na Okęciu przystąpiły do budowy tego szybowca. Przypuszczalnie próby będą mogły się odbyć na wiosennej wyprawie bezmiechowskiej.



P. Hanka Henneberżanka, pierwsza pilotka, wyszkolona w Aeroklubie Warszawskim.

PRZEMYSŁ

Z Państwowych Zakładów Lotniczych. P. Z. L. wykończyły i oblatały w zeszłym miesiącu nowy samolot myśliwski. Jest to udoskonalona w szczegółach sławna już dziś P.—6. Nowa ta maszyna, typu P.—11, różni się od poprzednich mniejszą wagą i silnikiem. Zastosowany został w niej silnik produkcji francuskiej—Gnom-Rhon-Jupiter, lżejszy od oryginalnych Jupiterów. Z serji „P", P. Z. L. przygotowuje jeszcze jedną maszynę, P.—8, z silnikiem rzędowym, chłodzącym wodą. Będzie to maszyna bardzo lekka i b. szybka. Zabudowany na nią ma być jeden z ostatnich silników Hispano Suiza 500 KM, odznaczający się wielką lekkością przy jednoczesnem osiąganiu dużej mocy maksymalnej.

Montaż pierwszego polskiego metalowego samolotu komunikacyjnego posuwa się naprzód. W tej chwili P. Z. L.—4, po zmontowaniu szkrzydeł, poddawany jest próbom statycznym, a mianowicie badane są odkształcenia i ugięcia dźwigarów skrzydłowych z pomocą czułych wskaźników.

Pierwszych lotów należy się spodziewać w końcu października.

WOJSKO

Przeniesienie Centrum P. W. Lotniczego z Nowego Targu do Krakowa. Z dniem 18 sierpnia 1931 r. Centrum P. W. Lotniczego zostało przeniesione z Nowego Targu do Krakowa.

Powodem przeniesienia były złe warunki terenowe lotniska w Nowym Targu oraz pogorszająca się z każdym dniem pogoda, skutkiem czego przeszkolenie mogło się znacznie przeciągnąć.

W Krakowie Centrum zostało zakwaterowane w koszarach 2-go pułku lotniczego. Loty odbywają się normalnie, to znaczy dwa razy dziennie; rano o 4-30, a po południu od godziny 16-tej.

W końcu sierpnia uczniowie mieli średnio po 75 lotów na dwusterze. Maksymalna ilość dubli 88, minimalna 65. Maszyn zdolnych do lotu 4. Nie wykluczone, że szkolenie przeciągnie się nawet do 1-go października.



Pp. Harry Habel i Ryszard Thomson, dwaj sympatyczni Estończycy, wyszkoleni na pilotów w Aeroklubie Warszawskim.

Nowy płatowiec komunikacyjny — PWS—24. Podlaska Wytwórnia ukończyła prototyp małego płatowca komunikacyjnego, na 4 osoby.

Jest to przeróbka PWS—21 z silnikiem Skoda - Wright. Maszyna ta została już oblatana z bardzo dobremi wynikami.

Pozatem został ukończony i oblatany płatowiec linjowy PWS—19. Bliższe szczegóły techniczne i dane konstrukcyjne podamy w następnym numerze Skrzydlatej.

Nowa firma pomocnicza dla przemysłu lotniczego i samochodowego. Pomimo złej konjunktury gospodarczej i ogólnego kryzysu, powstała na Mokotowie w zabudowaniach dawnej fabryki K. Kołakowskiego i S-ki nowa placówka przemysłu lotniczego i samochodowego pod firmą „A. Steinhagen i H. Strànsky".

Firma wyrabia drobne części motorów lotniczych i samochodowych, uszczelki i t. p.

Pozatem wyrabiane są małe silniki dwusuwowe do agregatów i dla celów rolniczych.

Młodej, świeżo powstałej placówce należy życzyć owocnej pracy.

L. O. P. P.

Misja finlandzka w L.O.P.P. W sierpniu bawiła w Warszawie misja finlandzka, złożona z pp.: Einari Haltiavriori i M. P. Parviainen, która odwiedziła Zarząd Główny L.O.P.P., interesując się naszą społeczną organizacją obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej ludności cywilnej.

Misja zapoznała się z całokształtem pracy i organizacją L.O.P.P. oraz była obecna na wyświetlaniu filmów lotniczo-gazowych Ligi.

Misję przyjmował i informował prezes Zarządu Głównego, p. dr. Zenon Martynowicz.

Kurs instruktorów obrony przeciwgazowej dla studentów chemji. Zarząd Główny L.O.P.P. organizuje w dniach od 5 do 27 września kurs instruktorów obrony przeciwgazowej I-ej klasy dla członków związku kół chemicznych studentów szkół akademickich w Polsce.

Na kurs ten każda z uczelni akademickich deleguje 2 swych studentów. Ogólna liczba uczestników wyniesie przeszło 300 osób.

Program zajęć obejmuje wykłady teoretyczne i ćwiczenia praktyczne z zakresu obrony przeciwgazowej, przy uwzględnieniu wszystkich najnowszych zdobyczy naukowych w tej dziedzinie. Absolwenci kursu poddani zostaną, po zakończeniu wykładów, egzaminowi, po powrocie zaś do swych uczelni będą mieć za zadanie szkolenie swych kolegów w obronie przeciwgazowej i propagowanie jej zasad, zakładanie kół L.O.P.P. i t. p.

Inauguracja kursu odbyła się w sobotę, dn. 5 września, w sali posiedzeń Senatu Uniwersytetu Warszawskiego.

Ogólnopolski Konkurs Modeli Latających. W niedzielę, dnia 13 września, odbędzie się na lotnisku mokotowskiem III Ogólnopolski Konkurs Modeli Latających, organizowany przez Zarząd Główny L.O.P.P. dla zwycięzców konkursów wojewódzkich, jakie odbyły się w r. b. w całym kraju.

Udział w konkursie mogą brać zawodowcy i amatorzy w dwóch oddzielnych grupach, przyczem rozgrywki odbywać się będą oddzielnie. Modele dzielić się będą na 4 klasy: kadłubowe, belkowe, rekordowe i dowolne.

W każdej klasie modeli wyznaczono nagrody w postaci cennych przedmiotów dla amatorów oraz nagród pieniężnych dla zawodowców.

Celem spopularyzowania sportu modelarskiego wśród najszerszych warstw publiczności, wstęp na lotnisko w dniu konkursu jest bezpłatny.

Zmiana adresu. Zarząd Komitetu L.O.P.P. Miasta Poznania zawiadamia, że z dniem 4 września r. b. biuro Komitetu przeniesione zostaje do nowego lokalu, przy ul. Marcinkowskiego Nr. 18 — pierwsze piętro prawo, telefon 52-62.

RÓŻNE

Państwowe egzaminy lotnicze. W dniu 14 i 15 września odbędą się w Wydziale Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji czwarte w Polsce egzaminy państwowe na członków załóg statków powietrznych. Egzaminy odbędą się w czterech grupach: pilotów komunikacyjnych, pilotów turystycznych I-ej i II-ej kategorji, oraz mechaników pokładowych. Do egzaminów zgłosiły się 22 osoby, w tem 1 pilot komunikacyjny, 19 pilotów turytycznych, oraz 2 mechaników.

Na podstawie przepisów uzupełniających do polskiego prawa lotniczego, lotnicy i mechanicy, nieposiadający dyplomów państwowych, nie mogą odbywać lotów na płatowcach. Kandydaci na pilotów składają egzaminy z prawa lotniczego polskiego i zagranicznego, konstrukcji płatowca i silnika, nawigacji oraz meteorologji, pozatem dla uzyskania dyplomu posiadać muszą określoną ilość godzin lotów.

Komisji egzaminacyjnej przewodniczyć będzie zastępca naczelnika Wydziału Lotnictwa, inż. Szaniawski.

Ś. P. KAZIMIERZ PISKORZ



W dniu 12 sierpnia b. r. przestało bić jedno z wielkich serc lotniczych.

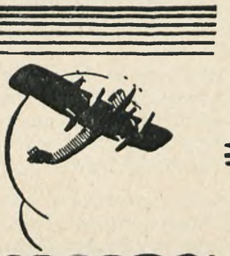
Ś. p. Kazimierz Piskorz, urodzony 4.V.1895 r. w Komarnie, w Małopolsce Wschodniej, rozpoczyna w lipcu 1914 roku pracę w lotnictwie wojskowem armji austryjackiej, z którą jako samodzielny mechanik - szef wielu eskadr frontowych, przebywa liczne kampanje i ofenzywy na froncie wołyńskim, a później włoskim. W roku 1918 — po odzyskaniu niepodległości — spieszy w szeregi armji polskiej, by, jako wyborowy specjalista, organizować 1-szą eskadrę lotn. w Rakowicach. Następnie z drugą eskadrą, około zmoblizowania której bierze niepośledni udział, wyrusza w roku 1919 w pole. Niestrudzony nigdy, zamiłowany nadewszystko w ukochanem lotnictwie, staje bezpośrednio po trudach frontowych do jedynego podówczas warsztatu pracy lotniczej - f-ki Plage & Laśkiewicz w Lublinie, gdzie, jako niezastąpiona siła, pracuje do roku 1922. Lata 1922—26 to dalszy ciąg ofiarnych wysiłków w budzących się do życia placówkach młodego lotnictwa polskiego. Pracuje więc kolejno w parku 1. p. lotn., a następnie w Centralnych Zakładach Lotniczych (dziś P. Z. L.), gdzie zajmuje stanowisko specjalisty. W roku 1926 obejmuje eskadrę propagandową L. O. P. P., by już do końca niestrudzonego żywota poświęcić się lotnictwu sportowemu. Do Aeroklubu Warszawskiego wstępuje wraz z rozwiązaną eskadrą Ligi.

Nie było płatowca, nie było silnika sportowego, który nie przeszedł przez kontrolę rąk ś. p. Piskorza. A wieleż to samolotów zakwalifikowanych na zagładę, dzięki umiejętności i zdolnościom zmarłego, wskrzeszonych zostało do życia w przestworzach? Wiele płatowców, stworzonych jakby z niczego, z kilku linek i kawałka płótna, po dziś dzień dumnie wznosi się i nawet wielkie przeloty dokonywa?

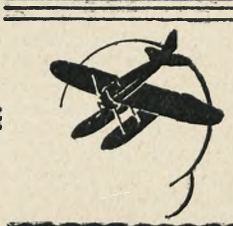
W krytycznym dniu 17.VII. b. r. startuje z lotniska warsz. — na zmontowanym przez siebie, prawie z niczego, samolocie Albatros B. 2 nie przewidując, że zamierzona droga zostanie przerwana fatalnem przymusowem lądowaniem, podczas którego zostaje ciężko ranny. Przewieziony do szpitala w Katowicach, po licznych operacjach kończy życie w dniu 12.VIII. b. r.

Tak zgasło bezpowrotnie wielkie lotnicze serce, bijące w takt dobrze wyczutych silników; serce rozumnego i pełnego poświęcenia czarodzieja, tworzącego z niczego wielkie coś.

Cześć Jego pamięci!



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



ANGLJA

Szybownictwo. Major Henry Peter ustanowił rekord angielski długotrwałości lotu na szybowcu. Lot jego trwał 3 godziny 28 minut i odbywał się w czasie ulewnego deszczu, na wysokości 360 — 475 m.

W Anglji, idąc śladami Niemiec, zaczynają coraz częściej stosować holowanie szybowca przez samolot. W czasie ostatnich prób urządzanych w tym celu, instruktor Tarner wzniósł się na 300 m. i porzuciwszy na tej wysokości hol — przeleciał samodzielnie 50 km.

Kongres lotnictwa szybowcowego. British Gliding Association organizuje międzynarodowy kongres szybowcowy, który się odbędzie 1 i 2 października w Londynie.

W dniach 3 i 4 października po zakończeniu obrad kongresu odbędą się zawody szybowcowe w Baldsean. W zawodach mają prawo wziać udział piloci szybowcowi kategorji A, B i C.

Między zapisanymi współzawodnikami figuruje nazwisko Kronfelda, panny Lippens, jak również wielu asów szybownictwa angielskiego.

Pacyfikacja przy pomocy lotnictwa. Wojskowe samoloty angielskie, należące do południowo-afrykańskich sił zbrojnych Wielkiej Brytanji, użyte zostały do kilku demonstracyjnych lotów nad Natalem. Na plemiona tuziemców wrogo dla siebie usposobione i będące w przededniu krwawych walk między sobą, widok samolotów wywarł bardzo uspakajające wrażenie.

Przed zawodami o puhar Schneidera. 13 sierpnia w Królewskim Aeroklubie Angielskim, w obecności attaches lotniczych Francji i Italii odbyło sie ciągnienie losów, decydujących o kolejności startu wodnosamolotów, biorących udział w zawodach o puhar Schneidera. W wyniku losowania, startować będą kolejno: Anglicy, Francuzi i Włosi. Miedzy jednym startem a drugim ustalono 15 minutowe przerwy, dla uniknięcia jakiegokolwiek niebezpieczeństwa.

Anglia wystawia do zawodów trzy wodnosamoloty, Francja — jeden. Decyzja Italji pod tym względem ciągle jeszcze nie jest znana. Wiadomo tylko, że Italia przygotowała do zawodów dwa typy wodnosamolotów: jeden ulepszony, drugi zupełnie nowy.

Co się tyczy Francji, to zachodzi obawa, że wodnosamoloty, które miały wziać udział w zawodach, nie będą na czas całkowicie wykończone. Jeżeli, mimo to, Francja zdecyduje się przystąpić do walki o puhar Schneidera, samolotem przeznaczonym do tego celu będzie Nieuport Delage z silnikiem Hispano Suiza, o mocy 1500 KM. Znany i zasłużony pilot Sadi Lecointe rozpoczął już na nim loty próbne.

Angielskie eskadry akademickie. Już od roku 1925 w słynnych uniwersytetach angielskich w Oxford i Cambridge istnieja dwie eskadry lotnicze, utworzone ze słuchaczy wspomnianych uczelni. Ilość członków personelu latającego każdej z tych eskadr dochodzi do 75, chociaż chętnych do latania jest dwa razy więcej.

Nauka pilotażu w okresie trwania wykładów uniwersyteckich nie zajmuje poszczególnym studentom więcej niż pół godziny czasu tygodniowo. Z chwilą rozpoczęcia wakacji, studenci przechodzą dwutygodniowy kurs pilotażu w lotnictwie wojskowem.

Tym sposobem, po dwóch latach, członkowie eskadr uniwersyteckich są całkowicie przygotowani do lotów samodzielnych.

W Cambridge eskadra lotnicza jest ściśle związaną z inżynieryjnym wydziałem uniwersytetu, przy którym istnieje również katedra lotnictwa. Warunki otrzymania dyplomu pilota w uniwersytetach są o wiele trudniejsze, niż w zwykłych szkołach lotniczych, bowiem rząd angielski ma nadzieję, że eskadry te będąc wyszkolone technicznie i mając dostateczną praktykę w pilotażu, będą mogły w przyszłości stanowić uzupełnienie kadr zawodowych oficerów brytyjskiego lotnictwa.

Rekord Australji. Pilot australijski Broadbent osiągnął bardzo piękne rezultaty w locie na dwupłacie Avian typu „Sport" z silnikiem Gipsy II. 12-go sierpnia o północy Broadbent wystartował z Brisbane (zachodni brzeg Australji) i kierując sie na południe, doleciał do Sydney, skąd po krótkim odpoczynku wystartował do Melbourne. W Melbourne był w południe i po śniadaniu wyleciał stamtąd do Adelaidy, gdzie już o szóstej popołudniu lądował.

Tak więc, w przeciągu jednego dnia, pilot Broadbent przebył 2.000 kilometrów i ustanowił australijski rekord długości lotu, odbytego w przeciągu jednego dnia.

ESTONJA

Skok ze spadochronem z wysokości 6.000 metrów. W czasie przeprowadzania prób ze spadochronami, porucznik rezerwy, Peterson, skoczył z wysokości sześciu tysięcy metrów. Opadanie do ziemi trwało 15 minut, lądowanie zaś odbyło się w odległości 8-miu kilometrów od miejsca skoku. Szybkość opadania spadochronu wyniosła więc 6,6 m. na sekundę, co należy uważać za rezultat bardzo dobry.

FRANCJA

Międzynarodowe zawody szybowcowe. Francuski Związek Szybowcowy ma zamiar zorganizować w bieżącym miesiącu wielki międzynarodowy konkurs szybowców w Vauville. Suma przeznaczona na nagrody wynosi około 70.000 franków. Opracowanie regulaminu zawodów jest obecnie już na ukończeniu, a wszelkich informacji udziela Francuski Związek Szybowcowy w Paryżu (Societe Française de Vol a Voile, 50 bis rue de Lisbonne, Paris VIII).

Próba pobicia rekordu długości lotu. Pilot Paul Codos i nawigator Robida w najbliższych dniach projektują rozpoczęcie nowego lotu na słynnym Breguet'cie „Znak Zapytania", na którym Costes przeleciał z Europy do Ameryki. Lot ten ma na celu pobicie światowego rekordu długości lotu.

Pilotaż dla młodzieży. Młodzież paryskich szkół średnich będzie mogła już w obecnym roku szkolnym korzystać z czterech centrów wyszkolenia w pilotażu. Szkoły powyższe utworzone zostały przez Radę Miejską Paryża i mają być oddane w najbliższym czasie do dyspozycji młodzieży, garnącej się coraz bardziej do umiłowanego sportu, jakim się wszędzie staje lotnictwo.

Konkurs samolotów turystycznych. W bieżącym miesiącu odbędzie się we Francji narodowy konkurs samolotów turystycznych, zorganizowany przez Główną Dyrekcję Techniczną Ministerstwa Lotnictwa. Pomimo wyznaczenia wysokich nagród w tym zupełnie nowym i ciekawym konkursie — spodziewany jest udział zaledwie ośmiu samolotów turystycznych. Dwa z pośród nich wystawiają zakłady lotnicze Albert, jeden — de Vinzcaya, jeden (typu Guillemin) — Bleriot, jeden — Moreau, jeden — Weymann, Poite i Bodiansky.

Najwybitniejsi konstruktorzy samolotów turystycznych: Potez, Caudron, Farman i Morane Saulnier z niewiadomych przyczyn nie zgłosili zupełnie swego udziału w konkursie. Wobec tego, francuskie pisma zastanawiają się, czy ten pierwszy konkurs, urządzany przez rząd z myślą o rozwoju turystycznego lotnictwa, da spodziewane rezultaty propagandowe.

GRECJA

Liberalne rozporządzenie rządowe. Rząd grecki postanowił zezwolić na fotografowanie przez pasażerów cywilnych linij lotniczych wszelkich miejscowości, nad któremi samolot przelatuje. Francuskie pisma lotnicze podają tę wiadomość z podkreśleniem dziwnych stosunków, panujących we Francji, gdzie zabroniona jest nietylko fotografja, ale nawet przelot nad pewnemi miejscowościami. Zarządzenie to (również i w Polsce) dotyczy zarówno lotników cywilnych, jak i wojskowych.

ITALJA

Cywilne szkolnictwo lotnicze. Major Bracke-Papa, as lotnictwa italskiego, objął kierownictwo nowopowstałej szkoły dla pilotów cywilnych w Turynie. Pierwszy kurs pilotażu w tej szkole rozpoczął się już pierwszego września.

Manewry lotnicze. W tegorocznych manewrach lotniczych, które mają się odbyć w Bolonji pod kierownictwem ministra Balbo, weźmie udział 600 samolotów wojskowych. Nic więc dziwnego, że wszystkie formacje lotnicze są w trakcie gorączkowych przygotowań do tych manewrów, mających wykazać raz jeszcze fenomenalnie szybki i wszechstronny rozwój italskiego lotnictwa.

Zawieszenie lotów. Z powodu zamierzonych manewrów lotniczych, Aeroklub Italji postanowił zawiesić na czas ich trwania wszelkie zawody, konkursy i ćwiczenia lotnicze na terytorjach przylegających do Genui, Vercelli, Bergamo i Vicence. Odłożony został również lot okrężny „dell alto Tirreno", mający się odbyć 30-go sierpnia.

JAPONJA

Świątynia lotnicza. W Sakuvara ma stanąć świątynia, poświęcona pamięci lotników cywilnych i wojskowych japońskiego lotnictwa. Uroczyste otwarcie świątyni ma nastąpić już w październiku roku bieżącego.

NIEMCY

Propaganda prywatna. Hugo Folkerts, zięć profesora Junkersa, jest świetnym propagatorem lotnictwa. Mając do rozporządzenia dwa samoloty F. 13 z silnikami L. 5, Folkerst odwiedza wszystkie nieposiadające lotnisk miejscowości w Niemczech i urządza tam masowe „chrzty powietrzne" dla młodzieży szkolnej. Tym sposobem w przeciągu ostatniego roku dał on dwudziestu tysiącom osób możność poznania przyjemności lotu, a na siedem tysięcy startów, które odbył — nie było ani jednego nieudanego lub zakończonego wypadkiem, choć wszystkie one odbyły się na przygodnych polowych lotniskach.

Wyprawa szybowcowa na Jungfrau. Niemieccy piloci szybowcowi, przy pomocy Szwajcarskiego Klubu Szybowcowego, zorganizowali szereg lotów na terenie Alp szwajcarskich.

Pierwszy lot ze zbocza Jungfrau (3.500 metrów nad poziomem morza) odbył znany lotnik niemiecki Groenhoff na szybowcu „Fafnir". Wskutek złych warunków startu, część steru wysokościowego została uszkodzona, co Groenhoff zauważył dopiero w powietrzu. Mimo to, nie tracąc zimnej krwi, zdołał on splanować w dolinę Interlaken i wylądował tam po 56-ciu minutach lotu.

Szwajcarscy piloci szybowcowi Farner i Baroni uzyskali w czasie ostatnich dni wyprawy bardzo dobre rezultaty. Farner przeleciał 52 kilometry w linji prostej.

Groenhoff raz jeszcze okazał się mistrzem w lotach żaglowych, docierając aż do Bern (65 klm.) i przelatując po drodze nad lodowcami, zasłoniętemi przez mgłę.

Przelot nad Grenlandją. Znany pilot niemiecki, Wolfgang von Gronau, przedsięwziął lot do Grenlandji na wodnosamolocie Dornier „Wal".

Jak wiadomo, von Gronau odbył przedtem podróż przygotowawczą, udając się samolotem takiego samego typu z Europy do Ameryki.

Lot von Gronaua przez Grenlandję jest nie byle jakim sukcesem lotniczym, bowiem von Gronau przeleciał ponad 1.700 kilometrów nad zupełnie bezludną przestrzenią pustynną.

Gronau wystartował 15-go sierpnia na samolocie bardzo silnie obciążonym (zawierał on cały ekwipunek polarny) z zatoki Sooresbysund na wschodniem wybrzeżu Grenlandji. Pomimo sprzyjających warunków atmosferycznych, wodnosamolot wznosił się bardzo powoli i von Gronau dłuższy czas musiał lecieć na pełnym gazie, aby osiągnąć 3.000 metrów. Była to wysokość konieczna do przelotu nad górami.

Przeleciawszy 200 kilometrów, pilot spotkał na swej drodze niskie chmury, bardzo utrudniające nawigację. Nie otrzymując żadnych wskazówek przez radjo i nie mogąc kierować się nieścisłemi wskazówkami busoli, musiał zaufać swemu instynktowi. Mimo tak niekorzystnych warunków dalszego lotu, von Gronau osiągnął jednak wybrzeże zachodnie, i kierując się dalej na południowy zachód, wylądował nakoniec w Sukkertoppen, jedynem zamieszkałem miejscu w tej lodowej pustyni.

Ogółem von Gronau leciał nad lodowcami zachodniego wybrzeża dziesięć godzin.

Do lotu tego przywiązują wielką wagę, ze względu na mającą powstać w niedalekiej przyszłości linję lotniczą, łączącą Europę z Ameryką. Nowy ten szlak lotniczy prowadzić będzie właśnie przez północne obszary lądu Grenlandji.

Z czysto lotniczego punktu widzenia lot Gronaua jest zresztą również wspaniały.

Gronauowi towarzyszyli ci sami lotnicy, którzy brali udział w pierwszej jego podróży: pilot Edward Zimmer i radjotelegrafista Fritz Albrecht.

ROSJA

Sterowce. Zakłady Zeppelina otrzymały od rządu Z.S.S.R. zamówienie na budowę dwóch sterowców typu „Graf Zeppelin". Propagandowy przelot doktora Eckenera nad Leningradem wydaje więc już owoce.

Rozwój Ossoawiachimu. Według oświadczenia towarzysza Malinowskiego, sekretarza generalnego Ossoawiachimu, związek ten liczy obecnie 20.000.000 członków, jak to było przewidziane w programie piatiletki.

Odznaczenie za lot arktyczny. Profesorowie Samoiłowicz i Mołczanow, którzy wzięli udział w locie arktycznym dr. Eckenera, zostali udekorowani orderem Lenina. Komendant sterowca niemieckiego uznał za stosowne odmówić przyjęcia podobnego odznaczenia.

RUMUNJA

Nowe konstrukcje krajowe. Samolot myśliwski I.A.R. -CV.II, skonstruowany przez rumuńską Industri Aeronautica, według planów inżynierów Carafoli i Virmoux, odbył szereg bardzo udanych prób z nowowybudowanym silnikiem Hispano Suiza 500 KM.

STANY ZJEDNOCZONE

Szybowce o konstrukcji metalowej. Amerykańskie zakłady budowy szybowców Ewans (w Los Angeles) wypuściły szybowiec metalowy o wyjątkowo stałej równowadze w locie. Szybowiec ten podobno tak dobrze trzyma się w powietrzu, że zarówno w czasie lotu jak i przy starcie i przy lądowaniu pilot może nie trzymać drążka sterowego i orczyka.

Szkielet szybowca zrobiony jest z rur stalowych. Dźwigary skrzydeł są drewniane, żebra zaś — stalowe.

Szybowiec można zdemontować i zmontować w przeciągu kilku minut.

Akademickie zawody lotnicze. W zawodach lotniczych między wyższemi uczelniami Stanów Zjednoczonych pierwsze miejsce uzyskała reprezentacja uniwersytetu w Harward, drugie — reprezentacja uniwersytetu w New Yorku, trzecie — uniwersytetu w Detroit. Fakt, że w Stanach Zjednoczonych odbywają się lotnicze zawody między wyższemi uczelniami, tak jak w Anglji naprzykład zawody wioślarskie, wskazuje na olbrzymi rozwój sportu lotniczego w Ameryce.

52 godziny na morzu. Kapitan Lisando Carey, odbywając lot bez lądowania z New Yorku do republiki Honduras, spadł do morza koło przylądka Lookant i został odnaleziony dopiero po 52 godzinach. Pilot wyszedł z wypadku cało.

Rekord szybkości na przestrzeni Chicago - New York. Kapitan Frank Hawks na swym jednopłacie „Texaco 13" odbył nowy rekordowy lot między Chicago i New Yorkiem, ustanawiając średnią szybkość 288 kilometrów na godzinę. W ten sposób Hawks pobił poprzedni rekord o 20 minut. Należał on do I. G. Halla, który ustanowił go na samolocie Lockheed - Wega.

Szybownictwo. National Glider Association organizuje w końcu sierpnia narodowy konkurs szybowcowy. Będzie to pierwsza w wielkim stylu impreza tego rodzaju w Ameryce.

Urzędy celne a lotnicy. Kapitan Hawks został skazany na zapłacenie 500 dolarów

kary za przelot z Montrealu do Stanów Zjednoczonych bez zameldowania się w odpowiednim lotniczym porcie celnym. Z kilku podobnych wypadków, jakie miały już miejsce w Ameryce, można wnosić, że stosunek urzędów celnych do lotnictwa jest wyraźnie nieprzychylny: trudno przecież posądzać kapitana Hawksa o kontrabandę...

1863 lotniska w Stanach Zjednoczonych. W Stanach Zjednoczonych zarejestrowano w roku bieżącym 206 portów lotniczych i lądowisk, co zwiększa ogólną liczbę lotnisk na terytorjum Stanów Zjednoczonych do 1863.

Niebezpieczeństwo piorunów dla sterowcowych masztów kotwicznych. W czasie letnich burz, przechodzących ostatnio nad Ameryką, maszt sterowcowy zainstalowany na wierzchołku jednego z „buildingów" został kilkakrotnie zniszczony przez pioruny. Inżynierowie aeronautyki amerykańskiej obmyślają wobec tego obecnie sposoby ochrony przed piorunami masztów, umieszczanych najczęściej w najwyższych punktach miasta.

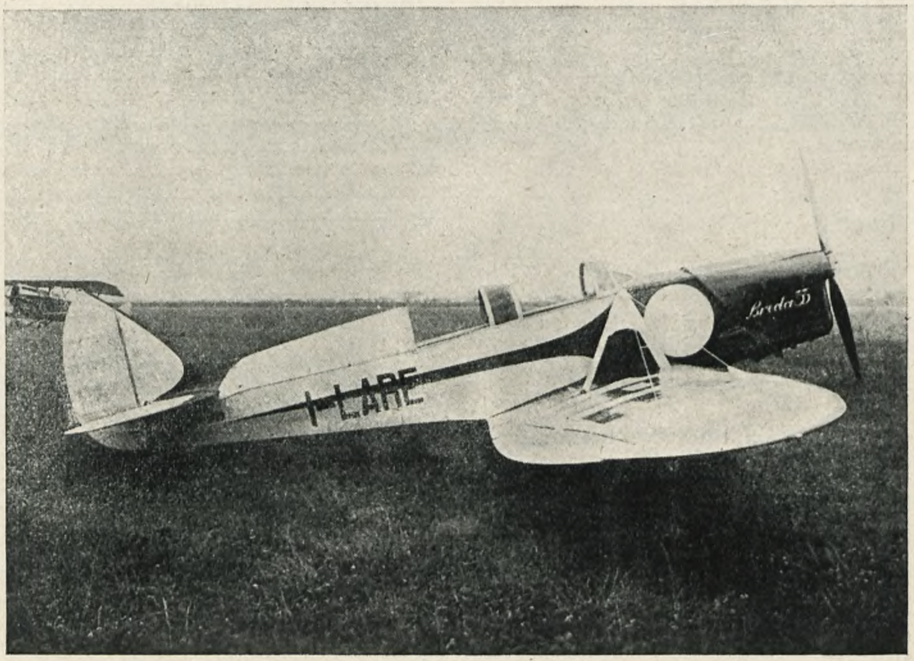
Nowy silnik. Towarzystwa Pratt i Whitney anonsuje ukończenie nowego typu przekomprymowanego silnika „Hornet" o sile 775 KM. Silnik ten stanowi ulepszony typ 575-konnego „Hornet B" i skonstruowany jest dla samolotów niszczycielskich, należących do amerykańskiej marynarki wojennej.

Organizacja komunikacji lotniczej. Terytorjum Ameryki Północnej podzielone zostało na cztery administracyjno - lotnicze części: centralno - południową, centralną - północną, wschodnią i zachodnią. Linje lotnicze na każdej z tych połaci państwa znajdują się pod nadzorem trzech inspektorów delegowanych z Sekcji Lotniczej przy Ministerstwie Handlu. Centrale nadzorcze tak zorganizowanych linji komunikacji lotniczej znajdują się w New Yorku, Chicago, Dellas i Los Angeles.

Przemysł lotniczy. Warsztaty zakładów przemysłowo - lotniczych Lockheed w Kalifornji, z których jak wiadomo wyszły samoloty Posta i Gattyego, Robinsa i Jonesa oraz innych rekordzistów ostatniej doby — budują miesięcznie około dziesięciu samolotów.



SAMOLOT TURYSTYCZNY „BREDA-33" ZWYCIĘZCA „GIRO AEREO D'ITALIA" W R. 1931



„Breda-33" jest dolnym jednopłatem. Kadłub składa się z rur stalowych chromo-molibdenowych, spawanych w częściach podłużnych w jedną całość.

Główne cechy charakterystyczne:

Silnik Gipsy III 115 KM. o cylindrach odwróconych

Rozpiętość	9,40 m.
Długość	6,80 „
Wysokość	2,00 „
Powierzchnia nośna	15,5 m²
Waga pustego samolotu	430 kg.
Ciężar użyteczny przy zbiornikach normaln.	300 „
Ciężar użyteczny przy zbiornikach zapasow.	400 „
Waga samolotu z normalnemi zbiornikami	730 „
Waga samolotu z zapasowemi zbiornikami	830 „
Waga na 1 m²	47,1 + 53,5
Waga na 1 KM.	6,3 + 7,2
Szybkość maksymalna	230 km/godz.
„ raidowa	200 „
„ minimalna	85 „
Współczynnik bezpieczeństwa	9
Zasięg normalny	1200 km.
„ z zapasowemi zbiornikami	1800 „

Wyniki z ciężarem użytecznym 320 kg:

Czas wznoszenia się na 4000	15 min.
Pułap praktyczny	7000 m.
Start długości	90 „
Lądowanie (ponad przeszkodą wysok. 5 m.)	130 „

Samolot ten został zbudowany specjalnie do szybkiej turystyki. Podczas gdy poprzednie aparaty turystyczne używane były do niewielkich podróży, a bardziej jeszcze dla samej przyjemności latania, nowa maszyna „Breda" daje realne możliwości szybkiego przenoszenia się na dużych odległościach.

Tak więc można odbywać szybkie podróże pomiędzy najważniejszemi punktami Europy. Np. lot Medjolan—Londyn i z powrotem może być dokonany w ciągu około 10 godzin.

Zostały dokonane bardzo surowe próby, zanim Urząd Rejestracyjny Italski zatwierdził ten typ. Poddano im tak skrzydła, jak i kadłub (ten ostatni całkowicie wykonany z metalu) w różnych warunkach lotu (zwroty, lot na szybkość maksymalną, nagłe lądowanie i t. d.), osiągając zawsze zadawalające w pełni wyniki.

Z punktu widzenia praktyczności i komfortu, można powiedzieć, iż samolot posiada nieporównaną widzialność, łatwość sterowania, oraz doskonałe resorowanie, osiągane z pomocą pomysłowej kombinacji kół balonowych pod niskiem ciśnieniem, amortyzatorów gumowych i powrotnic hydraulicznych.

Dostęp do kabiny, w której są umieszczone siedzenia jedno za drugiem, jest niezmiernie wygodny i zapewniający jednocześnie natychmiastowe wyjście ze spadochronem w razie konieczności.

Obszerny bagażnik, położony tuż za miejsce pasażera, jest dostępny z dwu stron aparatu, a w czasie lotu również z samej kabiny. Jest tak urządzony, iż zamiast bagażu może tam być ustawiony zapasowy zbiornik benzyny, pojemności 60 litrów.

Zaopatrzenie w przyrządy pokładowe jest niezmiernie obfite, a ich rozłożenie jest bardzo celowe.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

Loty w miesiącach lipcu i sierpniu. W lipcu r. b. wykonano 1058 lotów w czasie 174 godz. 09 min. W sierpniu r. b. wykonano 447 lotów w czasie 87 godz. 47 min. Latało na samolotach klubowych 33 pilotów.

Udział w imprezach sportowych. II Zlot Podhalański — pod barwami Klubu startowały 4 samoloty, zdobywają 2-gie i 3 miejsce. III Lot Poł.-Zach. Polski — pod barwami Klubu startowało 5 samolotów, zdobywając 1-e, 2-gie i 3-cie miejsce. IV K. K. S. T. — Aeroklub Warszawski zgłosił udział 7 samolotów, w tem 2-ch należących do Sekcji Lotniczej K. M. S. P. W. (RWD-5 oraz RWD-7).

Szkolenie w Klubie przechodzi obecnie 6 uczniów, z których wszyscy latają już samodzielnie. Z pośród nich 2 ukończyło warunki na samolocie Hanriot i obecnie lata samodzielnie na Albatrosie (Estończycy).

Sprzęt. Przybyło: Samolot PZL-5, zn. rej. SP-AFG, zamówiony przez b. Stołeczny Klub Lotniczy. Ubyło: Samolot Albatros B II, zn. rej. SP-AER, — rozbity w wypadku lotniczym pod Lublińcem w dn. 17.VII r. b., samolot RWD-4, zn. rej. SP-AEZ, silnie uszkodzony podczas lotów treningowych na Okęciu w dn. 27.VII r. b. i samolot RWD-4, zn. rej. SP-AGP, rozbity podczas Lotu Poł.-Zach. Polski w Katowicach w dn. 15.VIII r. b.

Za Zarząd:
(—) **inż. R. Hirszbandt.**
Sekretarz.

Warszawa, 1.IX.1931.

AEROKLUB AKADEMICKI W KRAKOWIE

Loty szkolne i treningowe. Loty szkolne i treningowe odbywało w lipcu 6 pilotów, w sierpniu 13. Z powodu remontu Hanriot'ów, loty odbywano tylko na Caudron'ie i S.—1. Sekcja lotnicza kolejowa latała na PZL.—5. W miesiącu lipcu wykonano lotów: szkolnych 5, treningowych 10, turystycznych 14, ogółem 29 w czasie godz. 16 min. 34.

Sprawy techniczne. W remoncie znajdują się trzy płatowce Hanriot (przydzielone przez Dep. Aero.), RWD—4, oraz na ukończeniu płatowce turystyczne Sidy. S—2 i S—3 (przeróbka podwozia, zastrzałów skrzydłowych; w S—2 zmiana silnika WZ—7 na Cirrus M. III). Również w przeróbce jest DKD—5. Po ukończeniu tych remontów, co nastąpi z końcem sierpnia, Klub rozpocznie szkolenie i intensywny trening, również dla pilotów rezerwy, członków Klubu.

Dzięki przychylnej decyzji p. płk. Filipowicza, Klub otrzyma w najbliższym czasie, tj. we wrześniu, pomieszczenie dla swych maszyn w nowym hangarze Min. Komunikacji, gdyż obecny hangar płócienny jest już nie do użytku.

Działalność sportowa i propagandowa. W dniach 15—16 sierpnia b. r. odbył się I Meeting lotniczy krajowy i III Lot Południowo - Zachodniej Polski, zorganizowane przez A. A. K. pod protektoratem p. Min. Kom. inż. Alfonsa Kühna, przewodnictwem A. R. P. i honorowem prezydjum Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Lot tegoroczny odbył się na trasie: Kraków — Mielec — Częstochowa — Katowice — Nowy Targ — Kraków, obejmując nowe lotnisko turystyczne w Mielcu.

Do zawodów zgłosiło się 14 maszyn, wzięło udział 9. Opadło 4, ukończyło zawody 5 maszyn. Wyniki szczegółowe podano w części ogólnej niniejszego numeru. Zawodnikom ofiarowano liczne nagrody, również od p. Ministra Komunikacji i Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz piękne pamiątkowe plakiety od Klubu.

I Meeting lotniczy krajowy obradował w sali portretowej Magistratu miasta Krakowa, pod przewodnictwem zastępcy p. Ministra Komunikacji, inż. Bobkowskiego, dyr. kolei w Krakowie, oraz ppłk. pil. Jasińskiego, prezesa Rady A. A. K.

Wynikiem Meetingu było uchwalenie szeregu ważnych rezolucji w sprawie rozwoju naszego lotnctwa sportowego i turystycznego.

W obu uroczystościach wzięli udział goście z Aeroklubu Morawskiego z Brna i Estończycy, szkolący się w Warszawie.

Zawodnicy czescy, zgłoszeni z Pilzna, z powodu defektu motoru nie przybli do Krakowa. Gościom czeskim ofiarował Klub piękne, srebrne plakiety, zaś zasłużonemu klubowi warszawskiemu — proporczyk klubowy.

Sprawy organizacyjne. Mimo ferji wakacyjnych, opracował Zarząd nowy statut, umożliwiający rozszerzenie działalności Klubu na całe społeczeństwo krakowskie. We wrześniu odbędzie się ogólne zgromadzenie celem zmiany statutu i nazwy Klubu.

Odznaczenie kpt. Jerzego Bajana. Zarząd uznając wielkie zasługi członka A. A. K., kpt. pil. Bajana, położone dla lotnictwa sportowego polskiego przez zdobycie mistrzostwa w akrobacji na międzynarodowych zawodach w Zagrzebiu w czerwcu 1931 r., ofiarował mu pamiątkową plakietę srebrną z inicjałami Klubu i napisem: „Mistrzowi akrobacji w Zagrzebiu 1931 r. — A. A. K."

Za Zarząd
Prezes (—)**Dr. K. Michalik,** mjr.

Kraków, dnia 27 sierpnia 1931 r.

AEROKLUB LWOWSKI

Loty. W miesiącu lipcu piloci A. L. wykonali ogółem 114 lotów treningowych w czasie 20 h 04'.

W sierpniu wykonano lotów 69 w czasie 4 h 14'.

Mała ilość lotów oraz wylatanych godzin tłumaczy się nieobecnością większości pilotów A. L. we Lwowie z powodu wakacyj, oraz brakiem zdolnych do lotów Hanriotów.

Z treningu korzystało: w lipcu 4 pilotów, w sierpniu 3 pilotów.

VI Wyprawa Szybowcowa. Z powodów od A. L. niezależnych, termin rozpoczęcia VI-tej Wyprawy Szybowcowej został przesunięty do 20 — 25 września r. b.

W 4-tym komunikacie szybowcowym, który ukaże się około 12 września r. b., A. L. ogłosi listę przyjętych uczniów i pilotów, oraz szybowców na VI-tą Wyprawę oraz poda do wiadomości ewentualne, dotychczas nieustalone zmiany programu.

IV. K. K. S. T. Na IV Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych A. L. zgłosił 2 maszyny typu RWD—4, których załogi stanowić będą: por. Massalski i p. Chorzewski jako piloci, oraz pp. May i Szarek jako pasażerowie.

Sekretarz: (—) **W. Polny.**

Lwów, dnia 3 września 1931.

Najbliższe zebranie Rady Klubów odbędzie się w dniu lub przededniu otwarcia IV K. K. S. T. Ścisły termin podany będzie w okólniku.

PREZYDJUM RADY.

AEROKLUB AKADEMICKI W WILNIE

Nowe władze. Na odbytem Walnem Zebraniu członków Aeroklubu Akademickiego w Wilnie w dn. 25. VII. r. b. zostały wybrane nowe władze Klubu w składzie następującym:

Zarząd: Prezes — por. Bronisław Zakrzewski, wiceprezes — Ryszard Podziunas, skarbnik — Wiktor Giedroyć, sekretarz — Jarosław Zielecki i gospodarz — Anna Ewa Downar-Zapolska.

Komisja Rewizyjna: Antoni Bohdanowicz, Karolina Borhardtowa, Piotr Pukianiec i Bohdan Andruszkiewicz.

Sąd Koleżeński: Henryk Kwiatkowski, Walenty Rodziewicz, Michał Massalski, Tadeusz Żeligowski i Henryk Jaruszewicz.

Zmiana nazwy klubu. Na temże zebraniu został zmieniony statut Klubu oraz jego nazwa na „Aeroklub Wileński".

Szybownictwo. Po przekształceniu się klubu akademickiego na Aeroklub Wileński, nowy Zarząd zamierza rozpocząć szerszą działalność wśród społeczeństwa przez popularyzowanie szybownictwa i lotnictwa.

Tereny do lotów szybowych zostały wyszukane w okolicach Wilna przez kol. kol. Podziunasa i Rojeckiego, przy wybitnem współudziale kol. Słodkiewicza, członka Zw. Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej.

Za Zarząd:
Prezes (—) **B. Zakrzewski.**
Sekretarz (—) **J. Zielecki.**

Wilno, 10. VIII. 31.

LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Sprostowanie. Zarząd Lubelskiego Klubu Lotniczego niniejszem prostuje komunikat poprzedni, w którym są pewne niedokładności.

W dniu 4-go sierpnia b. r. oficjalnie utworzyła się na terenie C. W. O. L. w Dęblinie sekcja szybowcowa naszego Klubu. Przewodniczącym Sekcji został p. kapitan Franciszek Jach, jego zastępcą p. por. Kurowski.

Sekcja Szybowcowa. Wszelkie sprawy szybowcowe Klubu zostały przekazane Sekcji. Sekcja liczy obecnie 30 członków i wykonała jeden szybowiec NN—2 oraz kończy jeden szybowiec NN—1. Warsztat Klubu w Lublinie wykończa dla Sekcji jeden szybowiec NN—2.

Szybowce te są konstrukcji pp. inż. J. Naleszkiewicza i A. Nowotnego.

Nadzwyczajnie cenną opieką otoczył Sekcję naszego Klubu p. pułkownik dypl. obserw. Stanisław Ujejski, który również zapisał się na członka Klubu. Zarząd Klubu tą drogą pozwala sobie serdecznie podziękować p. Pułkownikowi za pomoc i opiekę.

Sekcja Szybowcowa L.K.L. bierze udział w jesiennej wyprawie szybowcowej do Bezmiechowej, jako samodzielna jednostka, to jest z własnemi szybowcami, hangarami, warsztatem reperacyjnym, który może obsłużyć i inne Kluby oraz instruktorami.

Sekcja rozpoczyna wyprawę 6-go września i już wysłała do Bezmiechowej część taboru oraz dwa szybowce NN—2 i MS—8. Szybowiec z Lublina z resztą taboru odjedzie 7-go września. W wyprawie weźmie udział 12 uczestników. Są to przeważnie piloci płatowcowi. Wobec trudnych warunków finansowych Klubu, wszyscy uczestnicy ponoszą na wyprawie koszty utrzymania i przejazdu, a oprócz tego wnoszą do kasy na ogólne wydatki po 50 złotych.

Szkoła. Podczas urlopu instruktora, p. Władysława Szulczewskiego, będzie szkolił p. sierż. pilot Józef Żuromski.

Treningi narazie nie odbywają się z powodu braku silników Le Rhône.

Na 4-ty K. K. S. T. Klub zgłosił swój samolot turystyczny LKL—2, który pilotować będzie p. sierż. Józef Żuromski.

Za Zarząd:
Sekretarz (—) **H. Różańska.**

Lublin, 31. VIII. 1931.

Zmiany rozkładu lotów na L. L. „Lot"

Od 15 września 1931 r. obowiązywać będzie nowy rozkład lotów na linjach lotniczych „Lotu".

Rozkład ten jest następujący:

Godzina odlotu i przylotu	Kierunek	Godzina przylotu i odlotu
9,00 o.	Warszawa	p. 11,10
11,10 p.	Poznań	o. 9,—
9,15 o.	Warszawa	p. 12,25
11,05 p.	Bydgoszcz	o. 10,35
9,15 o.	Warszawa	p. 12,25
12,40 p.	Gdańsk	o. 9,—
9,30 o.	Warszawa	p. 10,30
11,30 p.	Katowice	o. 8,30
8,30 o.	Warszawa	p. 15,—
10,20 p.	Kraków	o. 13,10
10,40 o.	Kraków	p. 12,50
11,20 p.	Katowice	o. 12,10
8,30 o.	Warszawa	p. 15,—
10,20 p.	Kraków	o. 13,10
10,40 o.	Kraków	p. 12,50
11,20 p.	Katowice	o. 12,10
11,50 o.	Katowice	p. 11,40
13,35 p.	Brno	o. 9,55
14,00 o.	Brno	p. 9,30
15,00 p.	Wien	o. 8,30
8,45 o.	Warszawa	p. 11,15
11,15 p.	Lwów	o. 8,45
8,30 o.	Lwów	p. 15,—
10,00 p.	Cernauti	o. 13,30
10,30 o.	Cernauti	p. 13,—
13,10 p.	Galati	o. 10,20
13,40 o.	Galati	p. 9,50
15,00 p.	Bucuresti	o. 8,30

Od Administracji

Do niniejszego numeru dołączamy zawiadomienia o zaległej opłacie za prenumeratę, prosząc P. T. Prenumeratorów o niezwłoczne uregulowanie należności.

Wydawnictwa, które każdy obywatel znać powinien

**Do nabycia w składnicy Zarządu Głównego L.O.P.P.
Długa 50, tel. 602-04.**

		Cena
1.	Maska przeciwgazowa używana w Polsce — kpt. Andrzejewski	0.40
2.	Pieniędzy dla twórczości lotniczej — inż. Z. Arnd	0.40
3.	Propaganda (Jej metody i znaczenia) — Wł. Baliński	6.—
4.	Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. dr. Dekański	4.50
5.	Fotografja i aerofotografja — kpt. A. Gasiewski	16.—
6.	Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych — mjr. T. Kalusiński	2.—
7.	Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe — płk. Karnicki	1.80
8.	Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec	4.—
9.	Katalog przezroczy z dziedziny lotnictwa (opisowo-odczytowy)	1.50
10.	" " gazoznawstwa (opisowo-odczytowy)	1.50
11.	Iperyt — prof. Wł. Lindeman	15.—
12.	Walka chemiczna w przyrodzie — prof. Wł. Lindeman	1.—
13.	Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. Wł. Lindeman	1.80
14.	Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. Wł. Lindeman	13.—
15.	Technika walki chemicznej — mjr. Br. Sypniewski	12.—
16.	O lataniu dla przyjemności, czyli o sporcie lotniczym (Pogadanka dla młodz.) — Wł. Umiński	0.35
17.	Samolot na usługach człowieka — Wł. Umiński	0.35
18.	Rozrywki z dziedziny lotnictwa — Wł. Umiński	0.35
19.	Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego — W. Woyna	0.20
20.	Wojna chemiczna na lądzie i morzu (w opr. skór.) — Vedder i Walton	15.50
21.	Co to są gazy bojowe? — por. M. Ziembiński	0.40

Uwaga:

Zarząd Główny L. O. P. P. zastrzega sobie prawo zmiany powyższych cen.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warecka 15.